

World Maritime University

The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University

World Maritime University Dissertations

Dissertations

1985

Maritime code for Equatorial Guinea

Rafael Asangono Obiang
WMU

Follow this and additional works at: https://commons.wmu.se/all_dissertations

Recommended Citation

Obiang, Rafael Asangono, "Maritime code for Equatorial Guinea" (1985). *World Maritime University Dissertations*. 752.

https://commons.wmu.se/all_dissertations/752

This Dissertation is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

WORLD MARITIME UNIVERSITY
MALMÖ, Sweden

MARITIME CODE FOR EQUATORIAL GUINEA - VOL I

by

Rafael Asangono Obiang

Equatorial Guinea

November 1985

A paper submitted to the Faculty of the World Maritime University
in partial satisfaction of the requirements for the award of the
Master of Science (M.Sc) in GENERAL MARITIME ADMINISTRATION COURSE.

The contents of this paper reflect my own personal views and are
not necessarily endorsed by the UNIVERSITY.

Signature:



Date: 01 November 1985

Directed and assessed by:

Dr. AHMED ABDEL MONSEF

Professor World Maritime University

Co-assessed by:

Professor Dr Edgar Gold

Director Dalhousie Ocean Studies Programme

Professor at Dalhousie University, Canada.

Visiting Professor World Maritime University

M A R T I M E C O D E
F O R
E Q U A T O R I A L G U I N E A

Rafael Obiang Nsue Asangoan

World Maritime University
Citadellsvagen, 29
S - 211 20 MALMÖ
SWEDEN
November 1985

A B S T R A C T

Equatorial Guinea, which is not only a coastal State with some inland waterways but also - as integrated parts -has two islands located at a long distance from each other, has a great number of sea-ports that together with shipping fleet form the system which is the responsibility of the Equatorial Guinean Ministry of Transport and Communications.

The principal goal of this paper is to make an appraisal of the past and current development of the Equatorial Guinean Maritime Safety Administration and to offer some suggestions for its possible further development. Towards the achievement of this goal the paper touches upon the national and international factors which have led to the establishment of the country's Maritime Safety Administration, outlines the relevant history of the country and the background of its maritime activities, then describes the current organization and functions of the Administration before reaching its conclusions.

The main conclusions reached are that the major factors impeding an effective Maritime Safety Administration are the lack of a National Maritime Code and of suitably qualified personnel to implement it.

P R E F A C E

During 1985 and until today, two events of international repercussion have impressed me for their special significance. One has been the broadcasting of the song "WE ARE THE WORLD; WE ARE THE CHILDREN" together with the simultaneous "LIVE AID AFRICA" festival which took place in June and has been heard and seen on radio and television all over the world.

The other event, which we might call "THE SONG OF SILENCE" or "THE IMO FESTIVAL", was the first graduation ceremony of the World Maritime University, celebrated in July.

These have been the events which have raised strong feelings of emotion and admiration in my heart to the extent of making me cry - at my age - because of the great spirit of solidarity shown towards the people who, struck by environmentally unfavourable conditions, are still during the XXth. Century, searching for a way to stay afloat.

However, despite the common orientation of both deeds, there is an enormous difference between them. The objectives of the first event - with large propaganda at all levels - was to provide food and medicines, which are perishable goods. The latter, which has hardly been noticed

even in the city of Malmö, was - and will always be - aimed at providing working tools for the benefit of developing countries through their maritime activities, which will secure the improvement of safety at sea and maritime pollution.

For this reason I dedicate this work to the International Maritime Organization and its Secretary General, Mr.C.P. Srivastava for having made possible the existence of the World Maritime University in which, thanks to the Government of Equatorial Guinea, I was able to enrol as a student.

My dedication also embraces the University, from the Rector to all the Professors, to whom I wish to express my gratitude for the efforts they undertook to help me in my studies and the gratitude is also extended to the Administration and staff.

Finally, a special dedication of this work to my three children: Monica-Akeng Obiang Delgado, Sonia-Mba Obiang Delgado and David-Menang Obiang Delgado, who have been deprived of the warmth of their father's company during the time I spent dealing with maritime affairs in Equatorial - Guinea and later as a student in Malmö.

TABLE OF CONTENTS

Page No

	ABSTRACT	ii
	PREFACE	iii
I	INTRODUCTION	1
	1.1 Preliminary Remarks	1
	1.2 Origin and General Information	
	about Equatorial Guinea	3
	1.3 The Principal Products	8
	1.4 The background of the Shipping	
	Activities of Equatorial Guinea	8
II	THE BASIC PROBLEMS AND THE NEED FOR	
	A NATIONAL MARITIME LEGISLATION	14
	2.1 The Origin of Maritime Law	14
	2.2 Maritime Administration	16
	2.3 Port Development	18
	2.4 The Importance of Ports	20
	2.5 Demand for the Construction of	
	Ports	20
	2.6 Port's Description	21
	2.7 Maritime Communication Service	23
	2.8 Lighthouses	27
	2.9 Coastal Stations for Radio	
	Communications	28

TABLE OF CONTENTS	Page No
2.10 Offshore Activities	28
2.11 Sovereignty	29
2.12 Fishing Activities	33
2.13 The Need of Maritime Code	34
III SOLUTION	36
3.1 Member of IMO	36
3.2 Maritime Training	39
3.3 Proposed Merchant Shipping Act for Equatorial Guinea	43
IV CONCLUSION AND RECOMMENDATIONS	188
4.1 A Maritime Country	188
4.2 Recommendations	189
2.1 The setting up of a Maritime Administration Office	190
2.2 Defining the Roles, Respon- sibilities and Functions of the Maritime Administration	197
2.3 Defining Relationship between Ports and Maritime Safety Administration	198
2.4 Functions Contributing to Port Development	199

TABLE OF CONTENTS

Page No

IV	4.2.5 Defining Roles and Functions of Maritime Safety Administration as regards Development of a National Fleet	201
	2.6 Determining the Role of the Maritime Safety Administration with regard to Activities on the Continental Shelf	203
	2.7 Proposed Regulations Relating to Safe Practices in Exploration and Drilling for Submarine Petroleum Resources	204
	2.8 Sub-Regional Co-operation	212
	2.9 Proposed Sea Fisheries Act for Equatorial Guinea	215

	REFERENCES AND FOOTNOTES	226
--	--------------------------	-----

ANNEX I :	Illustrations
-----------	---------------

ANNEX II :	An Act to amend the National Harbours Board Act of Canada.
------------	---

ANNEX III :	Port State Control Rules.
-------------	---------------------------

TABLE OF CONTENTS

ANNEX IV : The United Nations Law of the Sea Convention
 (UNCLOS III) In Spanish language.

ANNEX V : Some Relevant Private Maritime Law Conventions

- V.- 1 -- International Convention Relating to the Limitation
 of the Liability of Owners of Sea-going Ships,
 Brussels, October 10, 1957
- V.- 7 - Protocol Amending the International Convention Relating
 to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing
 Ships (Brussels, 10, 1957) December 21, 1979.
- V.- 9 - Convention on Limitation of Liability for Maritime
 Claims, London, November 19, 1976.
- V.-22 - International Convention Relating to Stowaways, Brussels,
 October 10, 1957.
- V.-25 - International Convention for the Unification of Certain
 Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea,
 Brussels, April 1961.
- V.-30 - International Convention for the Unification of Certain
 Rules Relating to Carriage of Passengers Luggage by Sea,
 Brussels, May 27, 1967.
- V.-36 - Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers
 and their Luggage by Sea, Athens, December 13, 1974.
- V.-47 - Protocol to the Athens Convention Relating to the
 Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974,
 London, November 19, 1976.

- ANNEX V (Conti.) - Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, Brussels, May 25, 1962.
- V.- 60 - Convention Relating to the Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, Brussels, December 17, 1971.
- V.- 66 - Convention Relating to Registration of Rights in Respect of Vessels Under Construction, Brussels, May 27, 1967.
- V.- 70 - International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels, August 25, 1924.
- V.- 78 - Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels, February 23, 1968.
- V.- 83 - Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading(August 25, 1924, As Amended by the Protocol of February 23, 1968), Brussels, December 21, 1979.
- V.- 86 - International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, April 10, 1926.
- V.- 92 - International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, May 27, 1967.
- V.- 99 - The York-Antwerp Rules, 1974.
- V.-105 - Salvage Conventions

- ANNEX V (Conti.) - Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea (Brussels, September 23, 1910), Brussels, May 27, 1967.
- V.- 113 - Jurisdiction of the Coastal State -International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning the Immunity of State-Owned Ships, Brussels, April 10, 1926.
- V.- 118 - International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-going Ships, Brussels, May 10, 1952.
- V.- 124 - International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, Brussels, May 10, 1952.
- V.- 128 - International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation, Brussels, May 10, 1952.

C_H_A_P_T_E_R_I

INTRODUCTION

1.1 Preliminary Remarks

While developed countries are in the process of adopting new International Maritime Organization Regulations into their national legislations some developing countries are still in the process of making their own national maritime laws. Equatorial Guinea is one of such developing countries.

The country has never had its own maritime legislation up to now so a vexed question remains concerning the continued applicability of the Spanish law in force there ever since it became a Spanish colony. But this legislation has been applied since 1968 with some difficulties due to the absence of a written law text or even its framework.

The reason for this lack is that at the transference of power to the Equatorial Guinea nationals in October 1968 there was no reference to a shipping Act, nor were there any officials acquainted with these matters. Thus the control has remained in metropolitan hands until now. During the period between 1968-1979 the country was under the dictatorial government of president Francisco Macias Nguema who ruled the country by means of Fprce. Hpwever,

there was still the lack of a maritime law, of well trained personnel and of persons with know-how.

The absence of a maritime law has given rise to problems which have affected the shipping activities for the seventeen years of independence of the country leading to the stagnation of the development of its Maritime Administration. The result is that the country, which in the course of its colonization period had known some development within its shipping activities which were based on the Spanish legislation, as I mentioned earlier - has seen how the efforts to support such a development have been reduced to a minimum. But having realized the necessity of safety of vessels, the Authorities are now in the process of drafting a national maritime legislation of their own.

The author of this paper was Head of the Department of Maritime Transport in Equatorial Guinea before he was selected by the government to be the Representative of the country at the World Maritime University and can affirm that when he took over the Department in May 1980 nothing had been done with respect to a maritime legislation although at the time the country was involved not only in shipping activities but also in off-shore drilling matters. But according to "Shipping Economics" and the birth of the Maritime Law you will always find shipping

activities subject to be governed by rules whenever you want to deal with. Thus Equatorial Guinea as a maritime State can not be away from this reality. The existence of both a national maritime legislation and of suitable, qualified personnel are of utmost importance. Therefore, after the conclusion of this work, I would like to propose a national maritime code for Equatorial Guinea in which the following Act are included:

- Merchant Shipping Act.
- Port Development Act.
- Safety Practices in Exploration and Drilling for Submarine Petroleum Resources Regulations.
- Sea Fisheries Act.

1.2 Origin and General Information of Equatorial Guinea

Equatorial Guinea, which is located in the Gulf of the same name, was discovered together with the rest of the west coast of Africa by Portuguese seafarers at the beginning of the 15th century. Later, in 1471, Juan de Santarem and Pedro Escobar, both portuguese, discovered the island of Annobon (Ano Nuevo) (New Year) finally, in 1472 another portuguese expedition led by Fernando Poo (or Fernan do Povo) and Lopez Gonzalez discovered the island which they named Formosa, a name suggested by the beauty of the landscape. This name was changed, however, and the island, which is nowadays known as Bioko, was called Fernando Poo in honour of the leader of the expe-

dition. (1)

The origin of Equatorial Guinea as a country with defined and established borders, however, is connected with the treaties of San Ildefonso between Spain and Portugal which were signed on the 1st of October, 1777. These treaties recognized full Sovereignty of Spain over the islands of Annobon and Fernando Poo (actual Bioko) and the right to negotiate possession of coast and harbours of the continental coast line, in exchange for the Spanish possessions of Sacramento in the river Plate area and Santa Catalina in Brazil. The treaties were ratified in El Pardo (Madrid) on March 24 1778 by Carlos III, King of Spain.

"Status Quo"

The treaties of San Ildefonso granted full sovereignty of Spain over the islands of Fernando Poo and Annobon, previously in the possession of Portugal. Such was not the case, however, for the Muni continental area. In that zone Spain only controlled the Muni River basin. Cape San Juan, the islets Corisco, Elobey Grnade and Elobey Chico, and the adjacent archipelago of Mbane Conga, due to the fact that despite the provisions of the treaties which recognized Spanish possession over the continental coast line from Cape Formoso to Cape Lopez (Port Gentille), the effective control was hampered by the previous occupation by France of the area from Campo River to Benito River

and from the Muni River to the Congo. Germany had occupied Cameroon in the north, down to the River Campo. To solve this situation of territorial dispute between France and Spain, a first agreement was reached during the 19th Century. The agreement was called "STATUS QUO" and it stated that no absolute sovereignty over the territory in dispute would be recognized for any of the Parties. As the agreement was violated by the signing Parties it was necessary to re-negotiate the treaty in Paris in 1900.

Berlin Conference

The Berlin Conference of 1899 had established that all nations which possessed territories in Africa could claim the land comprised between the parallels passing through the limiting points. As a result, Spain was entitled to 200 kms. of coast line, 900 kms. in width, which was equivalent to 180,000 square kilometers of territory. However, the unfortunate situation of Spain, which had just lost colonial wars in Cuba, Puerto Rico and the Philippines, discouraged its government from embarking on new overseas colonial adventures, no matter how attractive those territories seemed to be. So because the strong position of France in the area both States accorded to divide the territory as follows.

The Treaty of 1900

In the Treaty of 1900 Spain had to reduce its claim to only 27,000 square kilometers instead of the 180,000 square kilometers in litigation and a commission was appointed to establish the boundaries in the zone.

The Commission which had the task of settling the limits of the zone under litigation arrived in Fernando Poo on June 30, 1901. It was presided over by don Pedro Jover y Tovar. The 20th of July took place in Bata the act for transmission of possession from the French Governor to the Spanish Sub-Governor don Narciso Diez Santos. After this transmission, the French and Spanish Surveyors met in Elobey Chico to distribute the territory in accordance with the provisions, under the following terms:

"On territories in the Gulf of Guinea.

- a) Spanish sovereignty is recognized over the coast comprised between the mouths of the rivers Campo and Muni.
- b) The border between Spanish and French possession in the Gulf of Guinea will start from intersection of the Thalweg of the river Muni with a straight line drawn from Coco Beach point to Dieke point. From there it will follow the Thalweg of river Muni and of river Utambony up to the point in which the latter is first cut by the parallel of latitude 1° North. It will continue along that parallel until it

intersects the meridian 9° East of Paris
($11^{\circ} 20'$ East of Greenwich).

- c) From this point, the demarcation line will be formed by the meridian 9° East of Paris until it meet the meridional border of the German colony of Cameroone. (2)

It should be noted that the distribution did not include the islands of Corisco, the two islands of Elobey nor the small archipelago of Mbane Conga, due to the fact that all of them had been occupied together with Cape San Juan by Spain long before the dispute.

This was the way by which those territories, the continental coast line and the islands of Annobon and Fernando Poo, became overseas Spanish colonies and remained so until they obtained independence on the 12th of October 1968. Exactly the same borders exist today and the present neighbouring countries are the United Republic of Cameroon on the East and North (east of Bioko and North of Rio Muni), the Republic of Gabon on the South of Rio Muni and East of Annobon, the Republic of Sao Tome and Principe between Bioko (North) and Annobon (South) and finally the Federal Republic of Nigeria on the North-West of Bioko island.

1.3 The Principal Products.

The economic support of Equatorial Guinea as of most of the tropical countries consist in the exploitation of its natural resources which are classified as follows:

- Agriculture.
- Forestry.
- Fishing.
- Minierals.

The agricultural produce is divided in exportable produce and produce for the local consumption. In the exportable group we find the following:

Principal Crops. - (Estimated, metric tons, 1982): Sweet potatoes 34,000, Cassava 53,000, Coconuts 7,000, Palm Kernels 2,700, Palm oil 4,900, Bananas 16,000 (Source: FAO, Production Yearbook); (Official estimates, metric tons, 1980/81): Cocoa beans 8,000, Coffee 600.

1.4 The Background of hte Shipping Activities of Equatorial Guinea

The colonization of Equatorial Guinea by Spain marks the commencement of the shipping activities in the country. These activities can be divided in three different stages according to the colonizing interest.

The first had been promoted by the black slave traffic ships. This traffic included ships from European countries

such as Great Britain, the Netherlands, France, Spain etc. during the period 15th to 19th Centuries.

This traffic became more dangerous and lucrative after the banning of the African slave trade by the British Government.

(3) Then the settlement of the Spanish farmers reduced to the minimum this type of trade.

The second stage can be characterized as the consolidation of the occupation carried out by several military expeditions which transported the first migration consistent of British, French and Spanish missionaries. These missionaries were divided into two churches, the Anglican Church of the British missionaries and the Catholic Church of the French and Spanish missionaries. All of them fought against each other implementing their national interests. (4).

During the third stage there was an increase of the seaborne trade due to the export of agricultural produce from the Spanish farmers. This was the first export produce from the country. After that the agriculture extended its produce to other kinds such as palm-oil, bananas, abacá and dry cassava.

The transportation of goods was achieved by the Spanish governmental shipping company named "TRASATLANTICA" at first, then the

then the "TRANSMEDITERRANEA", until the day of independence the 12th of October 1968. All these vessels were combined cargo-passenger ships, two alternate ships were appointed to attend the interland transport system, the "Capitan Segarra" and the "Rio Francolin".

Maritime Infrastructure

The maritime administration was centralized in Madrid (Spain) but to take care of the shipping activities in the colony several ministerial delegations were established, the Delegation of Defence was entrusted with the maritime administration of pleasure craft, the coastguard and the control of ports with the Harbour Master organization (Capitania del Puerto) and also hydrographic and lighthouse service.

The delegation of the other Ministries were disposed as follows:

- Ministry of Commerce: Merchant Fleet.
- Ministry of Public Work: Port Construction and Port administration.
- Ministry of Industry: oil tankers.
- Ministry of Finance: Port financing tec.

Ports

Although the need of vessels, goods and the means of

terrestrial transport that link the ports are more or less the same all over the world, the organizational systems are different. The specific port legislation in Spain was based upon the laws of the ports of 1880. The Decrees of September 10th 1922 established three types of systems for the construction of works.

- 1) Directly, by State Management.
- 2) By Work Councils
- 3) By Administrative Committee

The third one was the system that worked under the Delegation of the Ministry of Public Works and Urbanism subject to a juridical regimen of Autonomous Societies of public rights whose functions were as follows:

- 1) The organization, management and administration of that port.
- 2) The planning, projection, execution and preservation of its works and installations.
- 3) Maintenance of the port area and future expansion of the port.
- 4) The link between the maritime transport and the terrestrial transport.
- 5) Direction, organization and management of the services concerned.
- 6) The supervision of the police and the port traffic.

- 7) The establishment of the complementary and special services of the port.

In summary, whatever is necessary to facilitate the maritime traffic within the harbour and to obtain profitability and productivity from the exploitation of the port.

There were two main ports, one in Santa Isabel (Malabo) and another one in Bata, both with two auxiliary ports located in San Carlos (Luba) - (banana and abacá port) - and another one in Concepcion Biapa (Riaba), in the island of Fernando Poo (Bioko).

On the main land Rio Muni the port of Bata was assisted by the auxiliaries Rio Benito Mbini) and Puerto Irradier (Cogo).

The port of Malabo was the only constructed harbour with capacity for two small ships of 5 to 6,000 dwt while in Bata there was only a small quay for barges since the ships used to anchor within the harbour area, half to one mile offshore, where the loading was made by means of tugs and manual labour until the inauguration of the new port in 1973 by the national authorities of the first government.

Shipping Agencies.

The stevedoring activities were taken care of by two Spanish governmental shipping agencies named Aucona and Fortuny up to 1970. After that Besora was created, which is a national shipping agency but financed and controlled by Spanish citizens. In 1981 Besora provided the two main ports with one mobile crane for each, of 20 respectively 25 tons, and some forklift trucks. The access to the ports is by roads and sea.

Chamber of Commerce and Forestry.

In the forties the Chamber of Commerce and Forestry (Cámara de Comercio y Forestal) was created, which was controlled by the Delegation of the Ministry of Commerce and formed by the principal farmers.

Insurance

The only insurance company for the support of the transportation of goods from and to Equatorial Guinea was "PLUSULTRA" up to 1968.

Communications System.

In order to attend to the communications of the maritime service two coast Radio Stations were installed, Banapá Radio in Malabo and Benito Radio in Rio Muni which were operating on medium and short waves 500 kc/s to 8,000 Mc/s.

C H A P T E R _ _ I I

THE BASIC PROBLEMS AND THE NEED FOR A NATIONAL MARITIME LEGISLATION

2.1 The Origin of Maritime Law

The origin of Maritime Law in the ancient maritime states was based upon the necessity to govern their international navigation and commerce. Its sources of referred Law were composed of the customary patterns from those states.

From this statement we can clearly discern two relevant aspects of the birth of the law:

- 1) The existence of maritime shipping activities. "Before they were farmers they had been sailing at sea".
- 2) The existence of customs related to shipping.

For Equatorial Guinea the case is obviously different because of the absence of any existence of shipping activities before the colonization took place and therefore a lack of any pattern. In addition to this there are a great number of factors that influence such a situation, which could be enumerated as follows:

- i) The general belief that the sea is the end of the earth.
- ii) The slave traffic, which took place before the

settlement of Spanish farmers, made the population fear the coast and keep them away from anything related with the sea. For instance, the Spanish expedition which came to take official possession over the island of Fernando Poo, on behalf of the Spanish king S.M. Charles III on 20 October 1778 in the bay of San Carlos (actually Luba), did not find any people there because they had all gone into the bush as far as possible. About fifty years later 27th 1827 "when the British Government's Representative Sr. Richard Owen - during the period of imperial euphoria and because of the strategic geographical situation of the island of Fernando Poo - founded the Port Clarenos or Clarence City in memory of the British king Jorge IV, Duque of Clarence - there were no Bubies present but only Sierra Leone people, Krumans (people from Liberia) and a few freed slaves that the British sailors had brought. The Bubies still kept away from the European environment. (5)

- 3) The military character that was the most prominent feature of the earlier European expeditions.
- 4) The lack of training of the national seafaring personnel in spite of Spain being one of the most important world maritime powers especially during the period between 1272 to 1400 when the Code of Barcelona named "CONSULES MARIS" was in force. (6).

Thus when the country acquired its independence on October 12th, 1968, the situation was that there were no trained maritime officials nor any advocate of maritime law. However, the independence was a turning-point for the national authorities to take into account the real importance of shipping when the Spanish government withdrew its merchant fleet and the legislation. From there the problems started.

2.2 Maritime Administration.

The Marine Section at the Ministry of Transport is the principal Office assuming the responsibility and exercising the functions of superintendence and co-ordination of the works of the Maritime Administration as a whole. But due to the government's misconception regarding (a) the advantages of an appropriated administration (b) the various roles and functions to be undertaken in connection with maritime affairs and (c) the type of professional official required for these purposes, there is no co-ordination of the works of maritime matters at present. In addition to this the following problems are experienced:

- (i) Inadequate awareness of the basic problems
- (ii) Noninvolvement in the evolution of international standards and the consequential problem of having to deal with them in isolation.
- (iii) Outdated Maritime Legislation both Primary and

Subsidiary.

- (iv) Inadequated infrastructure, as regards organization and personnel, for ensuring: (a) proper standards of maritime safety on board ships, which cover not only the ships themselves but also the personnel manning them (b) control of maritime pollution and maritime development in general (c) attention to maritime related matters (d) the political influence. "

The weak position of the maritime administration has led to great losses in foreign currency for the State which has not been able to control the maritime commerce.

In such a situation it can be noted that while ports have been developed, the establishment of the Maritime Administration has not received the attention that it deserves.

From this reality we will find three relevant points within the maritime matters in Equatorial Guinea:

- The Maritime Communication Service.
- The managing of Acacio Mene Ela.
- The ports' administration.

These problems are linked to each other but it is necessary to see first the actual situation of the ports.

2.3 Port Development.

In fact one of the big problems of the maritime administration in Equatorial Guinea is the actual organization of the ports.

According to the organizational system which was established by the Spanish and after that adopted by the national Authorities, the ports were supposed to be organized under an autonomous system composed by a board directorate which in turn was formed by the government Departments listed below.

- Ministry of Public Works
- Ministry of Defence
- Ministry of Commerce (Merchant Marine)
- Ministry of Finances
- Ministry of Industry
- Shipping Companies
- Chamber of Commerce and Forestry
- Municipality.

From one of these members a chairman of the board was appointed and then the Secretary who was the technical manager of the port.

The Secretary, indeed was the person incharge of the organization of port administration such as (a) planning: labour

shift system, supervision, services etc. (b) capital: budgeting, port fees, maintenance, piloting etc. With this system all ports of Equatorial Guinea experienced a considerable level of development until 1969. After that the national Government continued the same Administration Committee such as it was before though without its board directorate, and there is also somebody who is called "Secretary" although, as I have mentioned, the Committee ceased to exist a long time ago.

This situation has given rise to chaos since the "Secretary" is not the real Authority and this has led to the consequent lack of co-ordination, planning and source of budgeting.

So the lack of means of the government to subsidize the port administration economically to achieve activities such as maintenance of ports, supplying equipment, training of personnel and so forth is so great that port administration of any kind has almost disappeared. Thus all you notice in the ports are a few pieces of machinery which belong to the Spanish shipping agency Besora.

The absence of port authorities presents several inconveniences such as (a) multiplication of the formalities for the ports' users (b) the traffic cost and prevention from setting up an available definition of the commercial policy

of the ports (c) prevention from applying the port safety rules which could avoid the continuous invasions of the ports of the population, especially during the arrivals and departures of the passenger and cargo vessel Acacio Mene Ela (d) impossibility to avoid the ever recurring thefts in the ports.

2.4 The Importance of Ports

A port forms an important link in a transportation network and port operations are basic key activities in the transport chain from the source to the customer. In a port various modes of transport meet: seaborne from one side, inland shipping, road and truck or rail from the other, in Equatorial Guinea there is another important aspect taking into account the important role that the ports can play according to their geographical strategic location within West Central Africa. Thus the port of Malabo could be an auxiliary port for commodities with destination to Nigeria or Cameroon, while the port of Bata should cover the area from Gabon, Republic of Congo, Republic of Central Africa and Cameroon. But this is up to the future.

2.5 Demand for the Construction of Ports.

As I mentioned earlier, Equatorial Guinea is a country with many islands - Bioko, Annobon, Corisco, both Elobey, and the Archipelago Mabane Conga - and the mainland

Rio Muni plus three principal inland waterways, therefore the absence of ports in a great number of these places is a big problem to those who live there and also to the government itself.

The old quays constructed by the Spanish in Mbini, Cogo, Annobon and Corisco are not enough. They are also in a state of abandon due to the lack of use.

2.6 Ports' Description

Port of Malabo.- The port of Malabo is located in the Northern part of the town in a bay with a good protection from storms.

There are two ports, the old one and the new one built in 1957. Old Port.- Anchorage for up to 6 vessels 274,3 to 731,4 metres from the shore in 6 metres of water. The entrance channel to the harbour has varying depths of 36-55 m. A pier 27.43 metres long set at right angles to a quay 274.3 metres long. Depth alongside quay up to 9.1 metres. Vessels moor stern on to the pier in 16.4 metres. Some moorings are reserved for naval draft mail boats. Loading and unloading into barges.

New Port.- The New port was built in 1957 with the following features:

New wharf of 304.8 metres providing berths for vessels in depths up to 15 metres. The quay will be lengthened by some 200 metres so there will room for further vessels. 24,000 square metres of embankment over which are 5 store-rooms of 1000 square metres each. In 1983 the total traffic reached 68,500 tons. Not enough for containers.

Port of Bata

The port of Bata was constructed in 1973 outside Bata town approximately 1.6 kms. West of the mouth of the river Ecucu. This port was supposed to be constructed in the form of an F according to the plan. With no government supervision during the construction, the constructor did not follow the plan but instead an inverted L - form port was built. The port has no breakwater to protect it from the heavy seas, so it is costly for the administration to keep the defences and the moorings of the port in good condition. The silting requires the port to be dredged often.

The sources of this problem is the shortage of government involvement in the form of supervision and technical expertise of its own during the construction of the port. Because of this omission there is a risk that the port Authorities will only be able to maintain the port another

five years, according to a forecast issued by UNCTAD expertise. Technical information.- One quay with berths on each side of the shorter leg over a length of 3.2 m. Four general cargo vessels can be accommodated in depths of 12 metres at the outer berths and 11 metres at the inner. The inner berths are subject to swell and there are mooring buoys to assist with berthing. No cranes are available; loading and unloading is by ships' own gear. Anchorage can be obtained 0.5 miles West of the quay at a depth of 16 metres with berthing possible only during daylight. The total traffic in 1983 was about 73,400 tons.

Port of Luba

The port of Luba is located in the West of Luba town. Its quay is 90 metres, only 30 of which can be used for loading and unloading of ships. Depths about 5 metres. There are two store-rooms of 400 square metres each and one cold-storage. The total traffic in 1983 reached 6,500 tons. (7)

2.7 Maritime Communication Service

Maritime transport of Equatorial Guinea has three functions:

- The supplying of goods to the country from abroad
- The distribution of the national agriculture produce to foreign countries

- Interior maritime transport among the parts of the country itself.

In the maritime communication service we should consider two fundamental aspects:

- 1) Institutional aspect (a) the national shipping company (b) national fleet in international trade (c) the adoption of the policy against foreign owners
- 2) The economic and technical aspect: (a) the methods of communication (b) the choice of ports of shipping companies (c) the means of obtaining low freight rates on both export and import.

Institutional Aspect

The problems caused by the " sui generis " management of the ship " Acacio Mene Ela by the national shipping company together with the lack of an available fleet - the only ship when I came to the World Maritime University was the aforesaid Acacio Meñe - to compete on the international freight market enlarges the problem of the maritime communication service in Equatorial Guinea. Without any maritime legislation it is difficult to achieve a policy to obtain any advantage since it implies to deal with matters of maritime law i.e.

(a) the Code of Conduct for Liner Conferences (b) the freight rates for Bulk market and (c) the contracts of

the carrier of goods, i.e. FOB, FIO, CIF, CF, etc., to and from Equatorial Guinea.

The main shipping company which achieves the transportation of Equatorial Guinea's commodities to and from the country is the Spanish shipping company "GARCIA MINAUR", with two small vessels a month. This liner has caused the problem of the freight rates from the beginning until now, since they apply to Equatorial Guinea the same freight rates that correspond to Angola.

In addition to this is the problem of the contracts of the carriage of goods which are always made on a CIF basis. So if you consider the absence of a national Insurance Company, you will find a great number of losses in foreign currency. (7b)

Economic and Technical Aspects.

The modality of communication services of the port is (a) the types of ship, the different flows of goods (b) the aids to marine navigation.

Three types of commodities are relevant in that respect

- Bulk (petrol or crude oil, liquid chemicals etc.)
- Bulk (coal, grain, cement, phosphate etc.)
- Miscellaneous.

The choice of the ship plays an importance role in the transportation of goods, i.e. the quantity to carry, (small, medium or big size ships).

In Equatorial Guinea due to its low production and the ports' capacity, the election is oriented towards small and medium tanker ships, timber ships and to the traditional general cargo vessels which have also achieved the transportation of some containers up to now.

National Cabotage

The cabotage operations cover the following places Bioko, Rio Muni and Annobon .

Actually a national shipping company named "Compania Nacional de Navegacion", which legally does not exist, connects the main part of the country by using the ship Acacio Mene Ela without any regulatory programme or time schedule for passengers.

The average journeys per month to Bata are two, while to Annobon is one per year. Some time the ship disappears for three months when it is time for refitting or repairs.

Its total number of crew is fifty divided into two groups, a group composed of chinese and a group composed of

nationals. The chinese group is composed of two Deck Officers and two Engineering Officers. There is no specific budgetaring provision for the national crew for their wages and no money is provided for food on board. The ship does no comply with some of the international regulations as there is no national legislation.

2.8 Lighthouses

During the period before independence the Hydrographic Department was appointed to take care of the navigational aids, lighthouses, lightbuoys and the buoys system of the waterways.

With the arrival of the independence the Hydrographic Department disappeared and due to the shortage of personnel for maintenance none of the lighthouses has been in service for a long time.

There were only a total of ten lighthouses distributed along the country's coast; five in Bioko island, four in Rio Muni and one in Annobon. Some of them were operated on an electric system others on a gas-acetiline system. All installation are still there and could be put into working order without any problem as a French Comission of Technical Co-operation, which inspected them in 1981,

also confirmed.

2.9 Coastal Stations for Radio Communications

Unfortunately this important service is lacking due to the shortage of suitably qualified personnel and also due to the failure to understand the importance of such a system for controlling the ships, and for safety of navigation on part of the authorities, as often happens in developing countries.

During the voyages to Europe of the ship Acacio Mene for repairs or for annual survey it is always difficult to know with accuracy the point on the map where the ship is at a specific moment. The same thing occurs with all ships with destination to or from Equatorial Guinea.

In 1982 and 1983 lives were lost in the territorial waters due to the lack of the radio communications. In September 1983 a Spanish vessel burned ten miles West of Bioko island. No one took the message from the ship in distress. But thanks to a fishing vessel that received the message, the ship was tugged to Malabo.

2.10 Offshore Activities.

The prospecting for development of off-shore and onshore petroleum wells was started on January 22, 1980

when the Spanish company "Hispanica de Petroleos S.A. (HISPANOIL)" in joint venture with the Equatorial Guinean government created "GUINEO ESPANOLA DE PETROLEOS S.A. (GEPSA)".

This company performed the test-drilling until it got a positive result in early 1982. The area of prospects were 1,973 square metres North-West of Bioko island and 2,885 square metres West of Rio Muni. (8) Later, in November 1983, the government granted the Rio Muni concessions to the French GFP-Total, and US GETTY OIL. Up to now, however, there is no legislation regarding safety practices, diving system etc.

During the period of my on the job training in Spain I asked about regulations at Spnoil and got no answer. So the problem still seems to be the same.

2.11 Sovereignty.

The problem arisen after the independence of the country in 1972 related to the territorial waters of Equatorial Guinea.

The area in dispute is the mouth of the Muni River in which the small archipelago of Corisco is located.

This archipelago is composed of six islets i.e. both Elobays Grande and Chico, Corisco, Mbane, Conga and Cocotier. The three last mentioned are uninhabited.

The problems started when a Gabon petroleum company discovered abundant oil in the surroundings of the islets. After that the Government of Gabon took over the islets by force and they are still in the possession of Gabon.

In addition to this action of aggression the Republic of Gabon also claimed sovereignty of the Equatorial Guinean fishing zone.

But, as I mentioned in the first chapter of this paper, the birth of both countries was a consequence of the Treaty of 1900 of Paris between France and Spain which Treaty clearly defined the border of both States. (see illustrations 5 and 6)

Part 1 of the Law of the Sea related to Territorial waters, states;

"The States Parties to this Convention have agreed as follows"

"Article 1

The sovereignty of a State extends, beyond its land terri-

tory and its internal waters, to a belt of sea adjacent to its coast, described as the territorial sea.

Article 2

This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.

Article 3

Except where otherwise provided in these Articles, the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the Low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State. (see illustration 6)

Article 4

- (1) In localities where the coastline is deeply indented and cut into, or if there is a fringe of island along the coast in its immediate vicinity, the method of straight baselines joining appropriate points may be employed in drawing the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured. (ilustration 6)
- (2) The drawing of such baselines must not depart to any appreciable extent from the general direction of the coast, and the sea areas lying within the lines must be sufficiently closely linked to the land domain to be subject to the regime of internal waters.

- (3) Baselines shall not be drawn to and from Low-tide elevations, unless lighthouses or similar installations which are permanently above sea level have been built on them.
- (4) Where the method of straight baselines is applicable under the provisions of paragraph (1), account may be taken in determining particular baselines, of economic interest peculiar to the region concerned, the reality and the importance of which are clearly evidenced by a long usage.
- (5) The system of straight baselines may not be applied by a State in such a manner as to cut off from the high seas the territorial sea of another State.
- (6) The coastal State must clearly indicate straight baselines on charts, to which due publicity must be given." (9)

If this is not clear enough, let me add the first point of the Article 5 which defines the meaning of internal waters as follows:

" Article 5

- (1) Waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State.

So according to this, there is no reason for Gabon's

Government to take over the possession of another state since besides;

(1) The limits or boundaries of both States are recognized by:

(a) the Constitution of both States from the day their independence since they were based on the Treaty of Paris, 1900.

(b) the International Court of Justice of Hague as members of the United Nations.

(2) There is no Article in the United Nations Law of the Sea Convention that permits a State to exceed its rights under the Convention against the sovereignty of another State. Contrary to this the resolution of conflicts, as provided for in UNCLOS III, must conform to the procedures spelled of the peaceful settlement of disputes. Articles 9 of the U.N. Law of the Sea Convention and Article 33 of the United Nations' Charter.

I think that the above mentioned problems have arisen because of the misconception regarding the U.N. Law of the Sea. But the solution will require the verdict of an independent Arbitrator.

2.12 Fishing Sctivities

Under a three-years fishing agreement of 1984, France,

Italy and Greece are allowed to fish within a 200 mile limit of territorial waters in exchange for dollars 17,8 a ton of fish. But licences have been granted by the government for Spanish fishing companies from 1980 with a total catch of 2,500 metric tons a year until 1983.(10)

Due to the lack of a legislation and coastguard service, the indiscriminatory fishing seems to be normal within Equatorial Guinea's territorial waters and its exclusive economic zone from fishing vessels of several nationalities.

The fishing is being done irrespective of the age of the fish and by some of the vessels without licence of Equatorial Guinea.

2.13 The need of Maritime Code.

What does the need of a Maritime Code signify for Equatorial Guinea ?

As we have seen in the present chapter it is obvious that with an appropriate maritime legislation the country could have avoided most of the problems that it has to bear with today. This is the reason that obligates the country to build up a Maritime Code of its own, if Equatorial Guinea wants to take part in World Trade.

The meaning of a Maritime Code is to provide the necessary clarity regarding the identities of the objectives of the maritime administration as well as to international guidelines upon shipping activities as a whole.

C H A P T E R _ _ _ I I I

SOLUTION

3.1 Member of IMO

Equatorial Guinea which is a member of the International Maritime Organization (IMO) since 1974 has not yet implemented the relevant conventions issued by this Organization or any others after 1960 when it ceased to be a Spanish Colony. The out-dated Spanish maritime legislation does not cover the new International Conventions i. e.;

International Convention for the Safety of

Life at Sea, 1974	25 May 1980
-------------------	-------------

1981 Amendments	1 September 1984
-----------------	------------------

1983 Amendments	1 May 1986 (expected)
-----------------	-----------------------

Protocol of 1978 relating to the

International Convention for

the Safety of Life at Sea 1974	1 May 1981
--------------------------------	------------

Convention on the International Regula-

tions for Preventing Collision

at Sea, 1972	15 July 1977
--------------	--------------

1981 Amendments	1 June 1983
-----------------	-------------

International Convention for the

Prevention of Pollution from ships,

1973 as modified by the Protocol

of 1978 thereto Annex I	2 Oct. 1983
Convention on Facilitation of	
International Maritime Traffic,	
1965, as amended	5 March 1967
International Convention on Load Lines,	
1965	21 July 1968
International Convention on tonnage	
Measurement of ships, 1969	18 July 1982
International Convention relating to	
Intervention on the High Seas in	
Cases of oil Pollution Casualties	6 May 1975
Protocol relating to Intervention on the	
High Seas in cases of Pollution by	
Substances other than oil	30 March 1983
International Convention on Civil	
Liability for oil Pollution	
Damage, 1969	19 June 1975
Protocol to the International Conven-	
tion on Civil Liability for oil	
Pollution Damage, 1869	8 April 1981
Convention relating to Civil Liability	
in the Field of Maritime Carriage	
of Nuclear Material, 1971	15 July 1981
International Convention on the Establish-	
ment of an International Fund for	
Compensation for oil Pollution Damage	16 Oct. 1978

International Convention for Safe

Containers, 1972

6 September 1977

Convention on the International

Maritime Satellite Organization

16 July 1979

International Convention on Standards of

Training, Certification and

Watchkeeping for Seafarers, 1978

28 April 1984

Convention on the Prevention of Marine

Pollution by Dumping Wastes and other

Matters, 1972

30 August 1975

Other Relevant Conventions yet in force.

In addition to these are the International Labour
Organization (ILO) Conventions and the III United
Nations Convention on the Law of the Sea.

These International Conventions give a small under deve-
loped country such as Equatorial Guinea new opportunities
of development in its maritime areas: i. e.

- Ports and Shipping activities
- Fisheries - Living Resources
- Oil and gas - Non Living Resources
- Other Ocean Uses such as Tourism.

But the above mentioned opportunities can not be deve-
loped because an up-to-date Maritime Code is a condition
prior to maritime development and effective enforcement

of appropriated maritime safety Standards in every country.

For this purpose I would like to suggest a draft National Maritime Code which could serve as an umbrella for the several maritime activities in which the country is already engaged.

It is, also, necessary to understand that the solution to overcome the aforesaid maritime administration problems is dependent on the availability of educated and trained maritime personnel.

This qualified personnel will make it possible to enforce regulatory development in conformity with the relevant International Conventions.

3.2 Maritime Training

The country, in fact, faces one of the most important challenges in its history such as developing a maritime infrastructure and administration of which the education and training of maritime professionals is an important part.

The presence its Representative at the World Maritime University, thanks to the United Nations Development

Programme, (UNDP), has given the country opportunities for a good understanding of the IMO and other international organization engaged in maritime regulations. But it is still not enough since Equatorial Guinea needs a great number of suitable qualified personnel in key posts i.e. (a) Maritime Safety Administration (b) Ports and shipping companies (c) Off-shore drilling platforms (d) Maritime Officers for both merchant fleet and fishing fleet (e) Maritime Hydrographers (f) Brokers and (g) maritime lawyers.

1) However, in the interest of the country's maritime development it is the national government which has to :

- (a) make the assessment as regards the need of manpower in the maritime sector.
- (b) Plan for and ensure the availability of such manpower both in quality and quantity and the optimum utilisation of such manpower to national advantage.

2) It is the National government which has to ensure that the National Merchant Shipping Law, applicable to the national marine personnel (seafarers), is such as to suit their extraordinary working environment.

3) Since shipping is an international industry the maritime labour from Equatorial Guinea may be subject to international pressure in various forms, and the government of the country is better equipped than the shipping industry and the national seafarers themselves, to deal with such pressures in the context of national interest.

4) The National government is in the best position to:

- (a) monitor international developments affecting its existing and / or future marine personnel
- (b) seek and avail itself of the opportunity to influence in its favour, to maximum extent possible, such developments, through international fora and support from other governments and bodies with common interest
- (c) evaluate such developments when they emerge finally, and
- (d) adopt policies compatible with national interest.

(5) The national government has international obligations as regards International Maritime Conventions which it has to meet, including international Standards for the competency / proficiency of its seafarers"

(11)

Experience has demonstrated that for almost all the traditional maritime States, most of them nowadays developed countries, have reached their maritime supremacy because of the training of their personnel.

Therefore I would like to suggest the idea of training personnel to the Equatorial Guinea Government and send Students abroad to foreign maritime school in Ghana, Spain or France.

3.3 Proposed Merchant Shipping Act for Equatorial Guinea

PART I

Citation

1. This Act may be cited as the Merchant shipping Act

Interpretation

2. Definitions in this Act

- (a) "Minister" means the Minister responsible for all shipping matters;
- (b) "Master" includes every person having charge of a ship other than a pilot;
- (c) "Director" means the Director of Maritime Affairs;
- (d) "Certificate of registry" means in relation to an Equatorial Guinean ship, the certificate granted under section-;
- (e) "Certificate of Competency" means a certificate issued to a person under Part II that shows his competency as a master or seaman and included a licence issued under section -;
- (f) "Equatorial Guinean ship" means a vessel for the time being registered under Part I;
- (g) "Foreign ship" means a vessel that it is not Equatorial Guinean;
- (h) "Crew agreement" means an agreement between the master of a ship and ship's crew entered into pursuant to section -;
- (i) "Fishing boat" means a vessel used or intended

- to be used in capturing fish for gain;
- (j) "Foreign-going ship" means a vessel that is not a home trade ship;
- (k) "Home-trade ship" means a vessel employed in the home that is to say, in the carriage of goods or passengers on sea voyage solely;
- (l) "Consular officer" means a person in another country appointed to be or to perform the functions of consular officer for Equatorial Guinea and includes, in respect of any other country or place therein where such a consular officer has been appointed, the government of Equatorial Guinea shall make arrangements with any consul general, consul or viceconsul to act on his or her behalf;
- (m) "Inspector" includes the Director, a surveyor and a nautical inspector under section;
- (n) "International Voyage" means a voyage from a port in one country to a port in another country;
- (o) "Passenger" means any person carried on a vessel
- (i) the master, a member of the crew, and apprentice or employed or engaged in any capacity on board the vessel on its business;
 - (ii) a child under one year of age; or
 - (iii) a person carried on the vessel under an obligation imposed upon the master to carry shipwrecked, distressed or other person, or

- by reason of any circumstance that neither the master nor the owner, or charterer, if any, could prevent or forestall;
- (p) "Apprentice" means an apprentice to the sea service;
 - (q) "Passenger ship" means a vessel carrying or having accomodation for not less than twelve persons;
 - (r) " Proper officer" in relation to any function or activity means an officer appointed to perform an engaged in the performance of that function or activity;
 - (s) "Registrar" means the Director and includes any person designate by the Director to be a registrar of Equatorial Guiean ships in Equatorial Guinea or in any other place;
 - (t) "Seaman" means an individual of either sex who is employed or engaged in any capacity on board a vessel except
 - (i) the master;
 - (ii) an individual not belonging to the vessel's crew who has the conduct of the vessel as a pilot; and
 - (iii) an apprentice unless otherwise expressly provided in subsection;
 - (u) " Ship" means any vessel used in navigation and not propellied by cars;
 - (v) " Vessel" includes any ship, boat or other vessel

used in navigation; and in Part I and VI includes every description of lighter, barge or like vessel however, propelled;

(x) "Wages" includes emoluments

Statement of Purpose

3. Object and construction

- (1) The purpose of this Act are:
 - (a) to encourage and regulate the orderly development of merchant shipping in Equatorial Guinea and to provide for the qualifying of persons employed in service of sea in Equatorial Guinean ship;
 - (b) to regulate the terms and conditions of service of persons employed in Equatorial Guinean ship in conformity with international conventions in that behalf to which Equatorial Guinea adheres;
 - (c) to provide for the safety of passenger, crews, ships and cargo in conformity with any international conventions in that behalf to which Equatorial Guinea adheres; and
 - (d) generally to replace the shipping Laws of Spanish applicable to Equatorial Guinea by Laws enacted by the Parliament of Equatorial Guinea.
- (2) This Act shall receive such fair large and liberal construction and interpretation as will best ensure the attainment of its purposes.

Application of Act

4. Government Ships

Unless otherwise expressly provided in this Act or by the regulations, this Act does not apply to

- (a) ships belonging to the Government of Equatorial Guinea, and
- (b) ships employed in the defence of Equatorial Guinea or its territorial waters.

5. Exempt ships

- (1) Subject to any international agreement or convention that the Government of Equatorial Guinea has ratified or adhered to in the case of foreign-going ships or home-trade ships the Minister may, upon such conditions as he thinks fit to impose, exempt any ship or class of ship or any person or class of person from all or any of the provisions of this Act.
- (2) This Act may be modified in its application to home-trade ship in such manner and to such extent as the Minister may by order prescribe.
- (3) An order under subsection (2) is subject to affirmative resolution.

Part II

THE SHIP

Registration of qualified ships

- (1) A ship is on application to be registered as a Equatorial Guinean ship if the ship qualified for registration under this Part.
- (2) A ship qualifies for registration under this Part if
 - (a) it is a pleasure yacht;
 - (b) it is a fishing-boat registered under the Fisheries Act;
 - (c) At least forty-four of the sixty-four shares in the ship are owned by qualified persons;
 - (e) it is a home-trade ship of 100 gross register tons or more and is used in navigation and which forty-four of the shares are owned by Equatorial Guinean persons and its registration under this Part is approved by the Minister
- (3) A qualified person is
 - (a) an individual who is either a citizen of Equatorial Guinea, resident in Equatorial Guinea or a permanent of Equatorial Guinea within the meaning of the Immigration Act; or
 - (b) an Equatorial Guinean shipping company.
- (4) An Equatorial Guinean shipping company is a corporation in-corporated under the companies Act or any

Special Act

- (a) whose principal place of business is within Equatorial Guinea, and
 - (b) all the shares or stock of which is beneficially owned by, or it is otherwise beneficially and wholly owned by, individuals described in subsection 3 (a) by other Equatorial Guinean shipping companies within the meaning of this subsection. Or by presidential assent.
- (5) An Equatorial Guinean person is
- (a) as defined by the Constitution of Equatorial Guinea and
 - (b) An Equatorial Guinean shipping company is as defined in the registration of companies Act.
- (6) For the purposes of this section.
- (a) "foreign-going trade means
 - (i) trade to or from but not within the state of Equatorial Guinea, or
 - (ii) trade between ports outside Equatorial Guinea.
 - (b) "Pleasure yacht" means a ship, however, propelled that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers or cargo for hire or reward, but does not include a ship that is provided for the transport or entertainment of lodgers at any institution, hotel, boarding house, guest house or other establishment.
- (7) Foreign-going ships:

- (1) A foreign- going ship used in navigation of 500 gross register tons or more may, regardless of the nationality of the owners, be approved for registration by the Minister in his absolute discretion, if the ship will be engaged only in foreign-going trade.
- (2) No ship described in subsection (1) may be registered otherwise than with the express written approval of the Minister and that permission may only be given if the completion of the ship occurred not more than twenty years before the year in which application for registration is made, and a valid certificate of class from a reportable institution is produced.

8 Home-trade ships

- (1) A home-trade ship used in navigation of 100 gross register tons or more may, regardless of the amount of Equatorial Guinean ownership, be approved for registration by the Minister at his absolute discretion if the ship is owned by an Equatorial Guinean person and will operated generally as a home-trade ship.
- (2) No ship described in subsection (1) may be registered otherwise than with the express written approval of the Minister; and that permission may only be given if the Completion of the ship occurred no more than twenty years before the year in which application

for registration is made and a valid certificate of class from a reputable institution is produce.

9 Recognition as Equatorial Guinean ship

- (1) A ship that is not registered under this Part shall not be recognized as an Equatorial Guinean ship and is not entitled to the rights and privileges accorded to Equatorial Guinean ships under this Act
- (2) A ship shall not be registered under this Part unless its foreign registration, if any, is first cancelled.

10 Director of Maritime Affairs

- (1) There shall be an officer in public service to be known as the Director of Maritime Affairs with such functions as are imposed or authorised under this Act.

11 Registrar

- (1) The Director is the principal registrar of Equatorial Guinean ships in Equatorial Guinean as the registers to be kept by him must contain the particulars that are required to be entered in a register by this Act in respect of all vessels registered by him and of all vessels registered by other registrars under this Act.
- (2) An individual designated be the Director may be the registrar of Equatorial Guinean ship at Ports in Equatorial Guinea and countries other than Equatorial Guinea; and his register must contain the particulars

that are required to be entered in a register by this Act in respect of vessels registered by him; but he need not keep particulars of vessels registered by other registrars unless required to do so by the Director.

- (3) When a ship is first registered with any registrar, particulars concerning that ship that subsequently require registration must in the first instance, be registered in the original register in accordance with such regulations as the Director may make in that behalf.

12 Registers

Each registrar shall keep a register, the entries in which must comply with the requirements of section 13

13 The Registers

- (1) The Director shall keep the following books:
 - (a) a register-book for merchant ships, that is to say, cargo ships and passenger ships;
 - (b) a register-book for fishing vessels;
 - (c) a register-book for merchant ships, or fishing vessels, under construction; and
 - (d) a record of boats, as defined by section 14.
- (2) A registrar outside Equatorial Guinea need keep only the books described in paragraphs (a) to (c) of subsection (1).

- (3) A register-book, and the record of boats, consists of a main book and a file of supporting documents, which shall be maintained in the manner prescribed by regulations.
- (4) Where a vessel is registered under the Fisheries Act as a fishing-boat, it may be registered under this part by filing a copy of its certificate of registration under that Act.

14 Records of boats

- (1) A vessel that does not exceed ten gross register tons is a boat and not a ship for purposes of this part and must be recorded as a boat in the record of boats kept by the Director.
- (2) Boats are exempted from registration under this part otherwise than in the record of boats.
- (3) Boats are to be recorded in the record of boats by an identification mark or number in chronological order.
- (4) This section does not apply to a fishing boat registered under the Fisheries Act.

15 Form of register-books

- (1) All books or records required by this part to be prepared and maintained may be in a bound or loose-leaf form or in a photographic film form, or may be entered or recorded by any system of mechanical or electronic data processing or any other

information storage device that is capable of reproducing any required information in an intelligible written form within a reasonable time.

(2) When the records kept by a registrar are prepared and maintained in other than a written form.

(a) Any copy required to be furnished by him under this Act must be furnished in an intelligible written form, and

(b) a report reproduced from those records, if it is certified by the registrar, is admissible in evidence with the same evidentiary value and to the same extent as if it were produced from a written form of records.

16 Division of ship into shares

(1) The property in each Equatorial Guinean ship is divided into sixty-four shares.

(2) No more than sixty-four persons may be registered at the same time as owners of an Equatorial Guinean ship, subject to the provisions of this Act with respect to joint-owners or owners by transmission.

(3) Subsection (2) does not affect the beneficial title of any number of persons represented by or claiming under or through a registered owner or joint-owner.

17 Fractional owners

No person may be registered as the owner of a fractional part of a share in Equatorial Guinean ship.

18 Joint owners

- (1) Notwithstanding section 17, any five or fewer persons may be registered as joint-owners of an Equatorial Guinean ship or of any shares therein.
- (2) Joint-owners constitute one only owner as regards the persons entitled to be registered in respect of a ship or shares therein.
- (3) Joint-owners are not entitled to dispose in severalty of any interest in an Equatorial Guinean ship or any share therein in respect of which they are registered.

19 A corporation may be registered by its corporate name as owner of an Equatorial Guinean ship or of any shares in an Equatorial Guinean ship.

20 Survey of vessels

- (1) Before being registered under this Part, a vessel must be surveyed by a surveyor and tonnage ascertained in accordance with the tonnage regulations made under section 19.
- (2) The surveyor's certificate of a vessel must specify the vessel's tonnage and build and contain such other particulars descriptive of the identity of the vessel as the Director may require.
- (3) The surveyor's certificate for a vessel must be delivered to a registrar before he may register the vessel as an Equatorial Guinean ship.

21 Foreign and other measurements

- (1) Where a vessel has been measured and registered as a foreign or has already been measured without being registered as an Equatorial Guinean ship, a surveyor may, for the purposes of section 20, accept and use any figures of measurement contained in the latest register relating to that vessel, or in the case of measurement relating to that vessel.
- (2) Before acting under subsection (1) the surveyor must satisfy himself that there have been no changes of measurement since the making of the register of certificate that he proposed to use; and where any such changes have been made he must re-measure the vessel to the extent made necessary by the changes.

22 Changes between surveys

Where any change of reconstruction of an Equatorial Guinean ship is made that could affect the ship's classification, measurement tonnage or load line, the owner or master of the ship shall, within thirty days from the completion of the change or reconstruction advise a registrar of the change or reconstruction and give him the details thereof.

23 Marking of ship

- (1) Before being registered as an Equatorial Guinean ship, a vessel must be marked permanently and conspicuously to the satisfaction of the surveyor who issues the certificate

therefore as follows:

- (a) the name of registry is to be marked on the stern on a dark ground in white or yellow letters, the letters being not less than four inches or ten centimetres in length and of a proportionate breadth;
 - (b) the official number of the vessel and the number denoting the register tonnage of the vessel are to be cut on the main beam or some other conspicuous place on the vessel;
 - (c) a scale denoting the vessel's draught of water in feet or decimetres is to be marked on each side of the vessel's stern and stern post in Roman numerals or in figures, by having the numerals or figures cut in and painted white or yellow on a dark ground or in any other approved manner, so that the lower edge of each numeral or figure coincides with the draught line denoted thereby; and
 - (i) in the case of a scale denoting draught in feet, the numerals or figures are to be at intervals of one foot and not less than six inches in length,
 - (ii) in the case of scale denoting draught in decimetres, the numerals or figures are to be at intervals of two decimetres and not less than one decimetre in length, and if equal metres are marked, the numerals or figures denoting the metres are to be followed by the capital letter "M"
- (2) The Minister may exempt any class of vessel from all or any of the requirements of subsection (1).

- (3) The marks required by this section shall be permanently continued by the owner of the vessel and change may be made in the marks except when any of the particulars denoted by them are changed in accordance with this Act.
- (4) When a registrar, surveyor or an inspector appointed is satisfied that a vessel is insufficiently or inaccurately marked, the registrar, surveyor or inspector may suspend the certificate of registry of the vessel until the insufficiency or inaccuracy has been remedied to his satisfaction.

24 Application for registration

An application for registration of a vessel as an Equatorial Guinean ship must be made.

- (a) in the case of individuals,
 - (i) by the individuals seeking to be registered as owner of the vessel
 - (ii) if there is more than one individual seeking to be registered as owner of the vessel, by any one or more those individuals, or
 - (iii) by the agent of any individual or
- (b) in the case of a corporation, but a registrar may accept a telex confirmation of an agent's authority in lieu of a written authorisation in the circumstances so warrant.

25 Declaration of ownership

- (1) No person may be registered as owner of any shares in an Equatorial Guinean ship until a declaration of ownership has been made and signed by him, in the case of an indi-

dual, or by a person authorised to do so, in the case of a corporation.

- (2) A declaration of ownership to be valid must refer to the Equatorial Guinean ship as described in the certificate of the surveyor of that ship and must contain
 - (a) the full name and address of the declarant, and
 - (b) a statement of the number of shares in the ship for which he is entitled to be registered as owner.

26 Other evidence required

in addition to the declaration of ownership the following evidences must be produced to the registrar on the first registration of a vessel as an Equatorial Guinean ship namely:

- (a) in the case of a vessel built outside Equatorial Guinea:
 - (I) a builder's certificate: that to say a certificate signed by the builder of the vessel and containing a true account of
 - (A) The proper denomination and tonnage of the vessel, as estimated by him,
 - (B) the time when and place where the vessel was built, and
 - (C) the name of the person, if any, on whose account the vessel was built, and
 - (II) if there had been any sale, the bill of sale under which the vessel or any share therein has been vested in the applicant for registration.

27 Particulars for registration

when the requirement of this part that are preliminary to registration have been complied with in respect of a vessel, the registrar shall enter into the register the following particulars of the vessel:

- (a) its name
- (b) its official number;
- (c) the details contained in the surveyor's certificate;
- (d) the particulars of origin stated in the declaration of ownership;
- (e) the name and description of the registered owner in the law of another country;
 - (i) evidence of permission to transfer registration or evidence
 - (ii) the particulars of any mortgages or liens recorded or the register of ships of the country immediately before transfer, which must be entered in the same order of priority as the mortgages or liens were recorded in that other country.

28 Documents kept by Director

On registration of an Equatorial Guinean ship, the Director shall obtain and keep the surveyor's certificate, the copy of the order of condemnation, if applicable, and all declarations of ownership.

29 Port of registry

The Port of registry of an Equatorial Guinean ship shall be

Malabo or Bata.

30 Certificate of registry

On the completion of the registration of an Equatorial Guinean ship and upon payment of the fees prescribed, the shall grant a certificate of registry containing the particulars respecting the ships that are entered in the register together with the name of the master.

31 Fees

- (1) Subject to section 32, there is payable in respect of every vessel registered as a Equatorial Guinean ship a registration fee in such amount as may be prescribed.
- (2) Subject to 32, before the first day of January each year there shall be paid to the Registrar for each Equatorial Guinean ship an annual fee of an amount equal to ten per cent of the registration fee then privailing.
- (3) Where there is a failure to pay an annual fee in respect of any Equatorial Guinean ship, the registrar may suspend the certificate of registry of the ship upon reasonable notice to the owners thereof as shown in the register.
- (4) If more than one registered tonnage is specified in the certificate of measurement of an Equatorial Guinean ship, registration fee and annual fee shall be calculated by reference to the greatest of these tonnages.

32 Saving

No registration or annual fee is payable under section 31 for a vessel that is registered under ther Fisheries Act.

33 Use of certificate

- (1) The certificate of registry of an Equatorial Guinean ship may be used only for the lawful navigation of the ship and is not subject to detention by reason of any title, lien, charge or other interest of any owner, mortgages or other person whatever.
- (2) A master or owner of an Equatorial Guinean ship is guilty of an offence if he uses or attempts to use for the navigation of the ship a certificate of registry not properly granted under this Act in respect of that ship.

34 New certificate

The Director may grant a new certificate of registry for an Equatorial Guinean ship if the earlier certificate of registry is delivered up to him.

35 Lost or mislaid certificate

- (1) When a certificate of registry of an Equatorial Guinean ship is mislaid, lost or destroyed, the Director may grant a new certificate of registry in his place.
- (2) Pending the issue of a new certificate of registry under subsection (1), a registrar or, in the case of a country where there is no registrar, a consular officer may, upon receiving a declaration of loss of certificate, grant a provisional certificate, which must contain a statement of the circumstances under which it was granted.
- (3) A provisional certificate of registry is valid for a period of sixty days from the date of its issue.

- (4) A declaration of loss of certificate must be from the master of the ship, or some other person who must state facts and the names and description of the registered owners of the ship to the best of the declarant's knowledge and belief.

36 Change of Master

When the master of an Equatorial Guinean ship is changed, a memorandum of the change shall be endorsed on the ship's certificate of registry by the registrar or a consular officer.

37 Endorsement of change

- (1) When a change occurs in the registered ownership of an Equatorial Guinean ship, the change shall be endorsed on the ship's certificate of registry by the registrar upon advice of the change.
- (2) For the purpose of an endorsement under subsection (1), the master of the ship shall deliver the certificate of registry to the registrar at soon as practicable after the change occurs.
- (3) The registrar may, for the purpose of making an endorsement under this section, require the master of the ship to deliver to him the ship's certificate of registry in such circumstance as will not detain the ship; and the master shall deliver the certificate accordingly to the registrar.

38 Surrender of certificate

- (1) Where a registered ship is either actually or a constructively lost, taken by an enemy, burnt or broken up or ceases to

be an Equatorial Guinean ship, an owner of any share in the ship shall immediately after obtaining knowledge of the event, if notice thereof has not already been given to the registrar, given notice thereof to the registrar.

- (2) The registrar shall thereupon make an entry of the event in his register; and the registration of the ship is then closed except as it related to any unsatisfied mortgages or existing certificate of mortgages entered in the register.

39 Master's

Unless the ship's certificate of registry is lost or destroyed the master of the ship described in section 38 shall, as soon as possible after the relevant event referred to in that section, deliver the certificate to a registrar or a consular officer for immediate transmittal to the Director.

40 Provisional certificate

- (1) Where owners of a vessel intend to apply to have it registered as an Equatorial Guinean ship and there is no registrar immediately available, a consular officer may grant to the ship's master on his application therefore, a provisional certificate at the first convenient opportunity to the Director.
- (2) A provisional certificate must contain
 - (a) the name of the ship;
 - (b) the time and place of her purchase and the purchasers;
 - (c) the name of her master; and
 - (d) the best particulars respecting her tonnage, build and description that can be obtained.

- (3) A provisional certificate of registry for the ship for the period of six months from the date of its issue or until the ship arrives at a country having a registrar; and upon the expiration of that period or upon arrival at that port, whichever ever first occurs, the provisional certificate expires.

41 Temporary pass

- (1) When it appears to the Minister that because of special circumstances it would be desirable that permission be given to a vessel to pass without being previously registered from Equatorial Guinea to a port in another country the Minister may grant a pass accordingly.
- (2) For the time and within the limits mentioned therein the pass has, in respect of the vessel the same effect as a certificate of registry for that vessel.

Transfer and Transmission

42 Transfers

- (1) A registered ship or any shares therein may only be transferred by a bill of sale to a person entitled under this part to acquire ownership therein.
- (2) The bill of sale must set out the description of the ship that is contained in the surveyor's certificate or some other description sufficient to identify the ship to the satisfaction of the registrar and must be executed in the presence of, and be attested by a witness.

43 Registration of transfer

- (1) When a bill of sale for the transfer of a registered ship or any shares therein is duly executed, it must be produced to a registrar to be effected; and upon its production the registrar shall enter in the register the name of the transferee as owner of the ship or shares specified on the bill of sale and endorse on it the fact of that entry having been made and the day and how thereof.
- (2) It is the duty of a registrar to enter bill of sale in the register in the order in which they are produced to him.

44 TRansmission

- (1) When the property in a registered ship or in any shares therein is transmitted to another person on the dath or bankruptcy of the registered owner thereof, or by other lawful means not being a voluntary transfer by the registered owner;
 - (a) The other person must autenticate the transmission by making and signing a declaration of transmission that identifies the ship and states the manner in which and the person to whom the property has been transmitted;
 - (b) if the transmission result from bankruptcy, the declaration of transmission must be accompanied by the instrument of or an official extract there from.
- (2) On receipt of a declaration of transmission and the required accompanying matter the registrar shall enter in the register
 - (a) the name of the person entitled under the transmission to be registered as owner of the ship or shares in which the

property has been transmitted, or

- (b) the name of all those persons, if more than one person is entitled under the transmission to be registered as owner of the ship or of those shares; but, for the purpose of the provisions of this part that relate to the number of persons entitled to be registered as owners or the shares of an Equatorial Guinean ship, the persons mentioned in paragraph (b), however, many, shall be considered ship or shares.

45 Transfer by court

- (1) When a court orders the sale of a registered ship or any share therein, under section 44 or otherwise, the order must contain a declaration vesting in some person named by the court the right to transfer that ship or share.
- (2) The person named in the vesting order is entitled to transfer the registered ship or the shares in the registered ship in the same manner and to the same extent as if he were the registered owner thereof.
- (3) A registrar shall obey the requisition of a person named in the vesting order in respect of every transfer made pursuant to the order to the same extent as if that person were the registered owner of the ship or shares of the ship being transferred by him.
- (4) When a court orders the sale of a registered ship, all sixty-four shares in that ship are to be sold under the order.

46 Prohibiting transfer

- (1) Without limiting any other power of the high Court, the High

Court, on the application of an interested person, may if it thinks fit, by order, prohibit for a specified time any dealing with the shares in a registered ship.

- (2) On an application under subsection (1), the High Court may, or without costs, refuse to make an order, make the order subject to such terms and conditions as it fair and discharge the order when made, and generally act as the justice of the case requires.
- (3) On being served with an order made under this section, a registrar shall, without being made a party to the proceeding, obey the order.

Mortgages

47 Mortgages of ship.

- (1) The registered ship or any shares therein may be made a security for a loan or other valuable consideration.
- (2) On production of the prescribed mortgage instrument relating to a ship, the Director shall record it in the register.
- (3) It is the duty of the Director to record mortgages in the prescribed form in the order in which they are produced to him; and he shall notify on each mortgage that it has been recorded by him a memorandum of that fact and the day and hour thereof.

48 Discharge of mortgages

- (1) When a registered mortgage relating to a ship is discharged, the Director shall, on the production of the mortgage instrument with a receipt for the mortgage money or other release

endorsed thereon and duly signed and attested, make an entry in the register to the effect that the mortgage has been discharged.

- (2) On entry in the register of a discharge of a mortgage the estate, if any, that passed to the mortgagee vests in the person in whom having regard to any intervening acts or circumstances, it would have vested had the mortgages not been made.

49 Priority of mortgages

When there are more mortgages than one relating to the same ship or same share, the mortgages are, notwithstanding any express, implied or constructive notice, entitled in priority between each other according to the date on which each mortgage is recorded in the register and not according to the dates of the mortgages.

50 Status of mortgagee

Except as far as is necessary to make a mortgaged ship or mortgaged share available as a security for the mortgage debt, the mortgagee is not, by reason only of the mortgage the owner of the ship or share; nor does the owner cease to be the owner thereof by reason only of the mortgage.

51 Power of sale

- (1) A registered mortgagee has the absolute power to dispose of the ship or share to which the registered mortgage relates and to give effectual receipts for the purchase money.
- (2) When there are more persons than one registered as mortgagees of the same ship or same share, a mortgagee is not entitled,

except by order of a court of competent jurisdiction, to sale that ship or share without the concurrence of every mortgagee whose mortgage is earlier in time than his.

52 Mortgage and bankruptcy

A registered mortgage of a ship or share is not affected by any act of bankruptcy committed by the mortgagor after the date of the record of the mortgage in his bankruptcy has the ship or share in his possession, order or disposition or was deputed owner thereof; and the mortgagee is preferred to any right, claim or interest therein of the other creditor of the bankrupt or any trustee or assignee on their behalf.

53 Transfer of mortgage

- (1) A registered mortgage or transfer of a ship or share therein may be transferred to any person.
- (2) On the production of an instrument of transfer in the prescribed form, the Director shall record it by entering in the register the name of the transferee or mortgagee of the ship or share; and the Director shall endorse on the instrument of transfer a note that it has been recorded by him on the date and hour stated.

54 Transfer on death etc.

- (1) When the interest of a mortgagee in a ship or share therein is transmitted on death or bankruptcy or by other lawful means not being a voluntary transfer, the transmission must be authenticated by a declaration of transmission by the person to whom the interest is transmitted.

- (2) The declaration of transmission must be accompanied by like evidence as that required under section 44 in the case of the transmission of a ship or share therein.
- (3) On receipt of a declaration of transmission of a registered mortgage accompanied by the require evidence, the Director shall enter the name of the person entitled under the transmission in the register as mortgagee of the ship or share in respect of which the transmission has occurred.

Name of ship

55 Ships names

- (1) A registrar may refuse the registration of a vessel by a name proposed for the registration if the name is already the name of an Equatorial Guinean ship or a name so similar as to be calculated to deceive.
- (2) An Equatorial Guinean ship shall not be described by any name other than that by which the ship is for the time being registered.

56 Change of name

- (1) A change may not be made in the name of an Equatorial Guinean ship without the previous written consent of the Director.
- (2) The Director may not grant permission to change the name of an Equatorial Guinean ship unless he is satisfied that all registered mortgages thereof have been notified of the proposed change of name.
- (3) Application for a change of name must be in writting and if the Director is of the opinion that the application is :

reasonable he may entertain it subject to a notice thereof being published in the Gazette.

- (4) When permission is granted by the Director to change a ship name the name shall forthwith be changed in the register, in the ship's certificate of registry and in the bow and stern of the ship.

57 Offence

- (1) A person is guilty of an offence who contravenes or permits any other person under his control to contravene section 55 or 56.
- (2) The Director may suspend the certificate of registry of a ship until any contravention of section 55 or 56 is remedied.

Registration of Alteration and Registration Anew

58 Alteration

- (1) When an Equatorial Guinean ship is so altered as not to correspond with the particulars relating her tonnage or description in the register, notification of the alteration must be given within thirty days after the completion of the alteration to a register; and the notice must be accompanied by a certificate from a surveyor stating the particulars of the alteration.
- (2) Upon receipt of a notice of alteration of an Equatorial Guinean ship under subsection (1), the registrar shall either cause the alteration to be registered or direct that the ship be registered anew.
- (3) Where there is a failure to comply with the requirements of

subsection (2), the Director may suspend the certificate of registry of the ship in respect of which the failure occurs.

59 Noting on certificate

- (1) On the registration of an alteration in an Equatorial Guinean ship, the ship's certificate of registry must be produced to a registrar within sixty days after that registration.
- (2) When a certificate on registry has been produced to a registrar under subsection (1), the registrar may
 - (a) endorse and sign on that certificate a memorandum of the alteration, or
 - (b) retain that certificate and issued a new certificate of registry that contains a description of the ship as altered.

60 Change of ownership

Where the ownership of an Equatorial Guinean ship is changed, the Director may, on the application of the owner of the ship register the ship anew, even though registration anew is not required under this part.

61 Registration anew

When registering an Equatorial Guinean ship anew, the Director, subject to the payment of the prescribed fees, may proceed as in the case of a first registration and .

- (a) on delivery to him of the existing certificate of registry and on the compliance with other prerequisites to registration, or
- (b) in the case of a change of ownership, or compliance with such of the prerequisites to registration as he thinks material,

make a registration anew in respect of that ship and issue a certificate of registry therefore.

- (3) When a ship is registered anew, the former registration of the ship is closed except so far as that registration relates to any unsatisfied mortgage entered thereon.
- (4) The names of all persons appearing by the former registration to be interested as owners or mortgagees in the ship registered anew must be entered in the new registration.
- (5) A registration anew does not in any way adversely affect the rights of any person described in subsection (4).

62 Wrecked ship

Where the registration of an Equatorial Guinean ship is closed because the ship has been wrecked and the ship's certificate of registry is delivered to the Director and cancelled, the Minister may, on application to him, direct that the ship be re-registered on proof to his satisfaction that the ship has, at the expense of the applicant for re-registration, been surveyed by a surveyor and certified by the surveyor to be seaworthy.

63

Nationality and Flag

63 A customs officer shall not grant a clearance or transire for

- (1) any vessel until the master of the vessel has declared to that officer the name of the country to which he claims that the vessel belongs; and that officer shall thereupon inscribe that name on the clearance or transire.
- (2) If the vessel attempts to proceed to sea without the clearance or transire, the vessel may be detained until a

declaration is made.

64 National colours

- (1) The Equatorial Guinean flag constitutes the national colours of an Equatorial Guinean ship.
- (2) An Equatorial Guinean ship must hoist the national colours on entering or leaving any port and on a signal being made to the ship by any vessel in the service of the Government of Equatorial Guinea.

65 National flag on foreign vessel

- (1) A person who uses or permits any person to use the flag of Equatorial Guinea on board a foreign vessel for the purpose of making that vessel appear to be an Equatorial Guinean ship is guilty of an offence and liable on summary conviction to imprisonment for two years or to a fine of two million two hundred fortyseven thousand nine hundred forty-nine CFA Franc (2.247,949 Cfa.Franc) or both.
- (2) In any proceedings under this section, the burden of proving the right to use the flag and assume the appearance of an Equatorial Guinean ship is upon the person using the flag of Equatorial Guinea.

Measurement of ship and Tonnage

66 Ascertaining tonnage

- (1) Before a vessel is registered as an Equatorial Guinean ship the tonnage thereof must be ascertained in accordance with the regulations.
- (2) The Minister may by regulations:

- (a) provide for ascertaining the tonnage of vessels;
 - (b) make different provisions for different descriptions of vessels or for the same description of vessels in different circumstances;
 - (c) make any provision of the regulation dependent on compliance with such condition, to be evidenced in such manner, as is specified; and
 - (d) prohibit or restrict the carriage of goods or stores in spaces not included in the registered tonnage of vessel and provide for making the master and the owner each liable to a fine not exceeding two hundred eighty five thousand, five hundred CFA Franc (285,500 CFA Franc) when a prohibition or restriction is contravened.
- (3) In the tonnage regulations, provision may be made
- (a) for assigning to a vessel, either instead of or as an alternative to the tonnage ascertained in accordance with the other provisions of the regulations, a lower tonnage applicable where the vessel is not loaded to the full depth to which it can be safely loaded, and
 - (b) for indicating on the vessel by such mark as is specified, that such a lower tonnage has been assigned to it as an alternative, the depth to which the vessel can be loaded for the lower tonnage to be applicable.
- (4) In the tonnage regulations, provision may be made for the issue of documents certifying the registered tonnage of any vessel or the tonnage of a vessel not registered in Equatorial Guinea.

67 Tonnage and Ship

- (1) Where the tonnage of a ship has been ascertained in accordance with the tonnage regulations and registered, that tonnage shall thenceforth be deemed to be the tonnage of that ship.
- (2) The tonnage of a ship as ascertained under subsection(1), must be repeated in every subsequent registration of the ship unless
 - (a) an alteration is made in the form of capacity of the ship, or
 - (b) it is discovered that the tonnage of the ship has been erroneously computed; and either of those cases the ship shall be re-measured and her tonnage determined and registered according to the tonnage regulations.

68 Tonnage of foreign ships

- (1) When it appears to the Minister that a foreign country has brought in rules or tonnage that are substantially the same as those under the tonnage regulations, the Minister may order that the vessels of that country, without being re-measured in Equatorial Guinea, be deemed to be of the tonnage denoted in their certificate of registry or other national papers in the same purposes as the tonnage denoted in the certificate of registry of an Equatorial Guinean ship is deemed to be the tonnage of that ship.
- (2) Any space shown by the certificate of registry or other national papers of any foreign vessel described in subsection (1) as deducted from tonnage, on account of being occupied by a seamen or any person to survey and measure ships under and for the purposes of this Act.

Part II

THE CREW

Certificates of Competency

69 Certificated officers

- (1) The following classes of ships and vessels, in this part referred to as a "ship" must when going to sea, be provided with officers duly certificated in accordance with this Act, namely:
 - (a) an Equatorial Guinean foreign going ship
 - (b) an Equatorial Guinean ship carrying passengers
 - (c) an Equatorial Guinean home-trade ship of not less than 200 gross register tons and not carrying passengers to or from Equatorial Guinea that is not provided certificated officers in accordance with the national laws of the country of registry.
- (2) Certificated officers shall be provided for ships in accordance, with the following scale:
 - (a) if the ship is over 200 gross register tons but not over 1,600 gross register tons and is engaged on
 - (i) home-trade voyages at least two deck officers in addition to the master, one holding a certificate not lower than second mate and the other holding a certificate not lower than third mate;
 - (b) in every case, a duly certificated master;

- (c) if the ship is over 1,600 gross register tons and is engaged on
- (i) home-trade voyages at least two deck officers in addition to the master, one holding a certificate not lower than second mate and the other holding a certificate
 - (ii) foreign-going voyages at least three deck officers in addition to the master, namely a first mate, a second mate and the third mate, all of whom must be duly certified;
- (d) if any deck officer is carried in addition to those required by paragraph (a), (c) or (d) for the purpose of keeping a watch at sea, he must hold a certificate not lower than ---
- (i)--in case of a home-trade ship;
 - (ii) third mate in case of a foreign-going ship;
- (e) if the ship is motor ship of over 750 kilowatts but not over 3,000 kw shaft power and is engaged on
- (i) home-trade voyages, at least two engineers one holding a certificate not lower than third class engineer; or
 - (ii) exceeds 500 nautical miles, at least one a first class engineer, one a second class engineer and one a third class engineer, all of whom must be duly certificated;
- (f) if in addition to those required by paragraph (e) any engineers are carried for the purpose of keeping a watch in the engine room at sea, they must hold a certificate not lower than third class engineer.
- (3) No person other than a seaman officer or engineer officer

holding a certificate or licence under this Act may take charge of a watch on deck or in the engine-room of an Equatorial Guinean ship at sea, and no person other than a duly certificated engineer may be left in charge of the boiler room of an Equatorial Guinean ship in port if the boilers are under steam

- (4) A person is guilty of an offence who
 - (a) having been engaged as one of the officers described in subsection (2) or (3) goes to sea as such an officer without being duly certificated, or
 - (b) employs a person as one of the officers described in subsection (2) or (3) without ascertaining that the person so employed is duly certificated.
- (5) An officer is not duly certificated within the meaning of this section unless he is the holder for the time being of a
 - (a) valid certificate of competency under this Act; or
 - (b) a licence under section, of a grade appropriate to his rank and status in the ship and to the tonnage or shaft horse-power or the type of the engine of the ship or to the trade in which the ship is engaged or of higher grade.
- (6) Where it appears to the Minister that a ship might be unreasonably delayed because the owner is unable to provide officers in accordance with subsection (2) and the Minister is satisfied that
 - (a) the owner has exercised due diligence to provide officers, and
 - (b) the ship is properly and efficiently manned for the voyage

about to be undertaken the Minister may, on the written application of the owner, exempt that ship from any of the provision of this section.

70 Certificates of Competency grades

(1) Certificates may be granted in accordance with this Act in each of the following grades:

- (a) Master of a foreign-going ship;
- (b) First mate of a foreign-going ship;
- (c) Second mate of a foreign-going ship;
- (d) Third mate of a foreign-going ship;
- (e) Master of home-trade ship;
- (f) First class engineer;
- (g) Mastee of a home-trade ship;
- (h) Second class engineer; and
- (i) Third class engineer.

(2) A certificate of competency as master or first mate of a foreign-going ship is superior to a certificate of competency as master of a home-trade ship and entitles the holder to go to sea in that capacity; but a certificate of competency as mate of a home-trade ship does not entitle the holder to go to sea in any capacity in a foreign-going ship.

71 Examination for Competency and foreign Certificates

(1) For the purpose of granting certificates of competency, the Minister may

- (a) cause examinations to be held at such times and at such places as he directs;

- (b) appoint examiners to conduct the examinations;
 - (c) make regulations for the conduct of the examinations and the qualifications of candidates and do all such acts and things as he thinks expedient for the purpose of the examinations, and fix fees therefor;
 - (d) cause to be delivered the appropriate certificate of competency to every candidate who is duly reported by the examiners to have passed his examination and to have given satisfactory evidence of his experience, ability and good character; and
 - (e) prescribe the rights and obligations of holders of certificates of competency and the officers for which certificates are to be forfeited or suspended.
- (2) Where the laws of any other country provide for the examination for, and grant of certificates to person intending to act as masters, seamen officers and engineers or board ships and
- (a) the Minister is satisfied that all examinations are so conducted as to be equally effective as the examinations for the same purpose in Equatorial Guinea under this Act, and
 - (b) the certificates are granted on principles that show the qualifications and competency as those granted under this Act, the Minister may order that they be acceptable certificates in Equatorial Guinea.
- (3) Where persons holding acceptable certificates desire to go as master, seaman officer or engineer in Equatorial Guinean ships,

the Minister may direct that,

(a) if the person is a citizen of Equatorial Guinea, he be issued, with a licence authorising him to go to sea in an Equatorial Guinean ship in the same rank or status as if his certificates had been granted under this Act, subject to the payment of the prescribed fee and subject to such conditions as the Minister may impose.

(4) A licence issued under subsection (3)

(a) has during his currency the same force as a certificate of competency granted under this Act may be cancelled or suspended for like reason, and

(b) is valid for a period of five years from the date of issue, and may be renewed on payment of the prescribed fee.

(5) The Minister shall by notice in the Gazette declare the names of the countries to which subsection (3) has application.

72 Offences

(1) A person is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of two hundred twenty-four thousand, nine-hundred seventy-four CFA Franc (224,974 CFA Franc) or to imprisonment for eighteen months or both, who

(a) makes any false representation for the purpose of obtaining for himself or for any other person any certificate of competency or of service as a deck officer or engineer;

(b) forges or fraudulently alters any certificate mentioned in paragraph (a) or any official copy thereof;

(c) fraudulently makes use of any certificate mentioned in paragraph (a) that is forged, altered, cancelled or suspended

or to which he is not justly entitled: or

- (d) fraudulently lends such a certificate or licence to or allows the same to be used by any other person.

73 Certificates of competency records

A record of certificates of competency and of the suspending, cancelling, or altering of those certificates and any other matter affecting them shall be kept by the Director in such manner as the Minister may direct.

74 Loss of certificate

- (1) if a master, mate or engineer proves to the satisfaction of a registrar that he has, without fault on his part, lost or been deprived of a certificate of competency already granted to him, the registrar shall, and in any other case, upon payment of the prescribed fee, certify and deliver to him a copy of the certificate to a copy of the certificate to which, by the record kept under this Act, he appears to be entitled.
- (2) A copy of a certificate of competency certified under subsection (1) has all the effect of the original.

75 Duty to inform Director

- (1) Upon the signing of the crew agreement, the master of every Equatorial Guinea ship shall forthwith inform the Director in writing of the name, grade and number of the certificate and licence of each officer (including the master himself) employed on the ship.
- (2) When a certificated officer ceases to be employed on an

Equatorial Guinean ship, or a new certificated officer becomes employes on the ship, the name, grade and number of the certificate and licence of that officer shall forthwith be despatched in writing to the Director by the master of the ship.

76 Going to sea undermanned

- (1) Subject to section 69 (6), if an Equatorial Guinean ship goes to sea or attempts to go to sea without carrying the certificated officers mentioned by the section 69, both the owner and the master are guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of two hundred twenty five thousand CFA Franc (225,000 CFA Franc).
- (2) The registrar may suspend the certificate of registry of a ship mentioned in subsection (1) until the ship is properly manned

77 Production of certificate

- (1) Any person serving or engaged to serve in any Equatorial Guinean ship who holds any certificate of competency or other document evidencing his qualifications for the purposes of section 69, shall, on demand, produce the certificate or document to any registrar, inspector or proper officer and, if that officer is not himself the master, to the master of the ship.
- (2) A person who fails to comply with subsection (1) without reasonable cause is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of one hundred thirteen thousand CFA. f

78 Use of Spanish language

- (1) Except where there otherwise provided in this Act, all correspondence, documents, forms or other writings must be in the Spanish language and, in the case of the crew agreement, official log-book and master lists, in a prescribed form.
- (2) A foreign language version of any document referred to in subsection (1) may be appended to the Spanish language version thereof.
- (3) All written signs displayed on board Equatorial Guinean ship must be in the Spanish language with, if it is considered necessary by the master, a foreign language version appended thereto.

79 Crew's knowledge of Spanish language

- (1) Where in the opinion of a registrar or an inspector the crew of an Equatorial Guinean ship consists of or includes persons who might not understand order given to them in the course of their insufficient knowledge of Spanish and the absence of adequate arrangement for transmitting the orders in a language of which they have sufficient knowledge, the registrar or inspector shall so inform the master and the ship shall not be taken to sea.
- (2) The registrar or inspector may suspend the certificate of registry of the ship until the situation described in subsection (1) is rectified.
- (3) If a ship is taken to sea or an attempt is made to take a ship to sea in contravention of this section both the owner

and master are liable of summary conviction to a fine of ten thousand CFA Franc .

Apprenticeship to the Sea Services

80 Signature of contracts and indentures

- (1) All contracts or indentures of apprenticeship to the sea services intended to be performed on Equatorial Guinean ship must be signed by the intended apprentice and the authorised representative of the owner to whom he is to be bound thereby.
- (2) The signing must be done in the presence of a registrar, who shall attest the signature if he has, before the contract or indenture is signed, satisfied himself
 - (a) that the intended apprentice
 - (i) understands the contents and provisions of the contract or dentures;
 - (ii) Freely consents to be bound thereby;
 - (iii) has attained the age of sixteen years; and
 - (iv) is in possession of a certificate by a duly qualified medical practioner to the effect that the apprentice is physically fit for the sea service; and
 - (b) that, if the intended apprentice is under the age of eighteen years, his parent's or guardian's consent has been obtained to his being contracted indentured.
- (3) This se tion is in addition to and not in derogation of the previsions of any law of Equatorial Guinea apprenticeship except in so far as it prescribes specifically in respect of any matter deal with under any such law.

81 Apprenticeship

- (1) The Director shall keep a copy of every contract of indenture of apprenticeship in his office, which shall upon payment of the prescribed fee, be made available for inspection by any member of the public
- (2) When a contract or indenture is assigned or cancelled or when an apprentice dies or desert the master of the apprentice shall notice the Director thereof,
 - (a) within thirty days after the assignment is cancellation, death or desertion if it happens in Equatorial Guinea, or
 - (b) if it happens elsewhere so soon afterwards as circumstances permit.

Engagement of Seamen

82 Crew agreement

- (1) The master of every Equatorial Guinean ship shall enter into an agreement in accordance with this Act with every seaman whom he engages and carries to sea as one of his crew.
- (2) The master of any vessel shall enter into an agreement in accordance with this Act with every seaman whom he engages in Equatorial Guinean ship or carries to sea from Equatorial Guinea as one of his crew.
- (3) Subsection (1) (2) do not apply in any case where the vessel concerned does not exceed 500 grss register tons.

83 Contents agreement

- (1) A crew agreement must be in a prescribed form and dated at the time of the first signature thereof and it must be signed by the master before a seaman signs it.

- (2) The crew agreement must show the place at which it is made, the surname and other names of the seaman, his birthplace, and his age or the date of his birth, and state clearly the respective rights and the obligations of each of the parties.
- (3) The crew agreement must contain as terms thereof the following particulars:
 - (a) the name of the vessels on which the seaman undertakes to serve;
 - (b) either the nature and, as far as practicable the duration of the intended voyage or engagement, of the maximum period of the voyage or engagement, which must not exceed twelve months, and the port at which it is intended to discharge the crew, and the place or parts of the world, if any to which the voyage or engagement is not to extend;
 - (c) the number and description of the crew;
 - (d) if possible, the place and date at which each seaman is to be on board or to begin work;
 - (e) the capacity in which each seaman is to serve;
 - (f) the amount of wages that each seaman is to receive;
 - (g) the prescribed scale of the provisions that are to be furnished to the seaman;
 - (h) the time that the agreement is to expire after arrival at the port of discharge before the seaman is discharged
 - (i) any regulation as to conduct on board, fines short allowance of provisions or other lawful punishment for misconduct that

have been approved by the Minister as regulation proper to be adopted and that the parties agree to adopt; and

- (j) a list of young person taken on who are under the age of eighteen years and the date of their birth.
- (4) The crew agreement must be so framed that it will admit of such stipulations to be adopted at the will of a master and seaman in each case, whether respecting the advance and allotment of wages or otherwise, as are not contrary to law.
- (5) An agreement made to employ a seaman is terminated by
 - (a) mutual consent of the parties thereto;
 - (b) the death of the seaman; or
 - (c) the loss or total unseaworthiness of the vessel.

84 Agreement for foreign-going ships

- (1) The following provision apply to a crew agreement made in case of an Equatorial Guinean foreign-going vessel or a non Equatorial Guiana foreign-going vessel:
 - (a) the agreement must, subject to the provision of this Act as to substitutes, be signed by each seaman;
 - (b) the master must give reasonable facilities to the seaman and his adviser, if any, to examine the agreement and must cause the agreement to be read over and explained to each seaman or otherwise ascertain that each seaman understands it before he signs it, and the master must attest each signature;
 - (c) when the crew is first engaged, the agreement must be signed in duplicate, and one part forwarded to the owner and the other retained by the master, and the agreement must contain

a special place or form for the descriptions and signatures of substitutes or persons engaged subsequently to the first departure of the ship;

- (d) where a substitutes is engaged in the place of a seaman who duly signed the agreement and whose services are, within twenty-four hours of the ship putting to sea, lost by death, desertion or other unforeseen cause, the master must, before the ship puts to sea, cause the agreement to be read over and explained to the substitute, and the substitute must thereupon sign the same in the presence of a witness and the witness must attest the signature;
- (e) an agreement may be made for a voyage or, if the voyages of the ship average less than six months in duration, may be to extent over two or more voyages a "running agreement" ;
- (f) a running agreement does not extend beyond the twelve months' period of time next following the date of the making or the first arrival of the ship at her port of destination after the termination of that period;
- (g) on every return to the port where the crew was engaged before the final termination of a running agreement, the master shall make on the agreement an endorsement as to the engagement or discharge of seamen, either that no engagements or discharges have been made or are intended to be made before the ship leaves port, or that all those made have been made as required by law;
- (h) the duplicate crew agreement retained by the owner on the first

agreement of the crew must be kept by the owner for a period of seven years after the expiration of the agreement and be produced on demand made therefore by a register or other proper officer; and

- (1) except as provided in section 109, a crew agreement may not purport to deprive any court of jurisdiction to hear and determine disputes respecting the agreement.
- (2) If a master wilfully makes a false statement in any endorsement referred to in paragraph (g) of subsection (1) he is guilty of an offence.

85 Further provisions

- (1) The master shall, at the commencement of every foreign voyage or engagement, post up a legible copy of the crew agreement without the signatures in some part of the ship that is accessible to the crew.
- (2) Every erasure, interlineation or alteration in any crew agreement, except one made for the purpose of shipping a substitute or person engaged after the first departure of the ship, makes it wholly inoperative unless it is proved to have been made with the consent of all persons interested in the erasure, interlineation or alteration.
- (3) In any proceedings, a seaman may bring forward evidence to prove the contents of any crew agreement or otherwise to support his case without being required to produce or give notice to produce the agreement or any copy thereof.
- (4) Every person who fraudulently alters, makes any false entry in or delivers a false copy of any crew agreement is guilty

of an offence.

86 Employment of young persons

- (1) No person shall employ an individual under the age of sixteen years to work on board any Equatorial Guinean or foreign ship unless
 - (a) he is employed upon work approved by the Director on board or school-ship; or
 - (b) the Director certifies that he is satisfied, having due regard to the health and physical condition of the individual and to the prospective and immediate benefit to him of the employment, that the employment will be beneficial to him.
- (2) No person shall employ an individual under the age of eighteen years in any capacity in any Equatorial Guinean ship unless there is delivered to the master of the ship a certificate granted by a duly qualified medical practitioner certifying that the individual is fit to be employed in that capacity.
- (3) A medical certificate issued under subsection (2) is valid for one year from the date of issue, unless earlier revoked; but it may at any time be revoked by a duly qualified medical practitioner if he is satisfied that the individual to whom it refers is no longer fit for work on board a ship.
- (4) No individual under the age of eighteen years may be employed on work in the engine-room of any vessel unless he is an apprentice working under supervision.

- (5) This section does not apply to a vessel in which only members of one family are employed.

87 Certificate of competency

- (1) No seaman engaged in an Equatorial Guinean ship can be rated as an able seaman unless he holds a certificate of competency as an able seaman.
- (2) The Minister may make regulations respecting the grant of certificate of competency as an able seaman and by the regulations may direct that no certificate be granted to any person unless that person
- (a) has reached the minimum age prescribed by the regulations, not being less than eighteen years;
- (b) has performed at least three years qualifying service at sea; and
- (c) has passed the prescribed examinations.
- (3) The regulations may authorise the grant of a certificate thereunder to any person, notwithstanding that he has not the prescribed examinations, if he can show that he was serving as an able seaman or equivalent seaman rating immediately before the commencement of this Act.

88 Certificate of discharge

- (1) Subject to section 84, the master shall sign and give to a seaman discharged from his ship, either on his discharge or on payment of his wages, a certificate of his discharge in an approved form, specifying the period of his

service the time and place of discharge.

- (3) The master shall, upon the discharge of every certificated officer whose certificate of competency has been delivered to and retained by him, return the certificate to the officer.

89 Character report

- (1) When a seaman is discharged from an Equatorial Guinean ship, the master thereof shall make and sign a report in an approved form, in this section called a "character report", in which the master must
 - (a) report on the conduct, character and qualification of the seaman who is being discharged, or
 - (b) state that he declines to give any report on the conduct, character and qualification of the seaman who is being discharged.
- (2) The master before whom the discharge of a seaman is being made shall, subject to section 83, and if the seaman so desires, give the seaman a copy of the character report on him.
- (3) A person is guilty of an offence who:
 - (a) makes a false report of character knowing the same to be false;
 - (b) forges or fraudulently alters any certificate of discharge or character report or copy of a character report; or
 - (c) fraudulently uses any certificate of discharge or character report, or copy of a character report, that is forged or altered or that does not belong to him.

90 Time and manner of payment

The master or owner of a foreign-going Equatorial Guinean ship shall pay to each seaman belonging to that ship the wages of the seaman, if demanded, within two days after the arrival of the ship at the port where the crew is to be discharged or upon the seaman's discharge, whichever first happens.

91 Account of wages

- (1) The master of an Equatorial Guinean ship shall, before paying off or discharging a seaman, deliver at the time and in the manner provided by this Act, a full and true account of the seaman's wages and of all deductions to be made therefrom for any reasons whatever.
- (2) The account shall be delivered to the seaman not less than twenty-four hours before his payment or discharge.

92 Deductions

- (1) No deductions from the wages of a seaman may be made unless the deductions included in the account delivered in pursuance of section 90, except in respect of a matter happening after the delivery of the account.
- (2) The master shall, during the voyage, enter the various matters in respect of which the deductions are made with the amount of the respective deductions as they occur in a book kept for the purpose; and the master shall, if required, produce the book at the time of the payment of wages and also upon a hearing before any competent authority of any complaint or

question relating to that payment.

93 Settlement of wages

- (1) When a seaman is discharged from an Equatorial Guinean ship and the settlement of his wages is completed, he shall sign a release, in an approved form, of all claims in respect of the past voyages or engagement; and the release shall be signed also by the master or owner of the ship.
- (2) When signed and attested, the release operates as a mutual discharge and settlement of all demands between the parties thereto in respect of the past voyage or engagement.
- (3) The release shall be delivered to the owner of the ship to which it relates and it shall be retained by him for a period of seven years after the expiration of the agreement.
- (4) A release shall be produced by the owner retaining it on demand made therefor by a registrar or other proper officer.

94 Registrar's decision of wages

- (1) Where any question between a master or owner of an Equatorial Guinean ship and any member of the crew thereof is raised before a registrar and both parties have agreed in writing to submit the question to the registrar, then regardless of the nature of the question or the amount in dispute, it is the duty of the registrar to hear and decide the question submitted to him.
- (2) An award made by a registrar pursuant to a submission under subsection (1) is conclusive as to the rights of the parties.
- (3) A document purporting to be the submission or award made

•

this section is admissible in evidence in the manner provided by this Act.

95 Ship's papers

- (1) In any proceedings under this Act before a registrar to wages, claims or discharge of a seaman, the registrar
 - (a) may require the owner or his agent or the master or any mate or other member or any mate or other member of the crew to produce any log-books, papers or other documents in his possession or power relating to the matter in question in the proceeding, and
 - (b) may require the attendance of and may examine on the matter any of those persons who are then at or near the place.
- (2) In any proceeding under this Act before a registrar relating to the wages, claims or disputes or discharge of seaman, all travelling and other expenses incurred by the registrar shall be met by the owner or master of the ship in dispute.
- (3) For the purposes of subsection (1), the registrar may administer oaths.

96 Rate of exchange

- (1) Where a seaman has agreed with the master of an Equatorial - Guinean ship for payment of his wages in a specific currency, any payment of or on account of his wages if made in any other currency than that stated in the agreement, shall, notwithstanding anything in the agreement, be made at the rate of exchange for the money stated in the agreement for the time being current at the place where

the payment is made.

Advance and Allotment of wages

97 Conditional agreements

- (1) A crew agreement may contain a stipulation for payment to or on behalf of the seaman conditionally on his going to sea in pursuance of the agreement of a sum not exceeding the equivalent of two weeks wages payable to the seaman under the agreement.
- (2) Except as provided in subsection (1), an agreement by or on behalf of the employer of a seaman for the payment of money to or on behalf of the seaman conditionally on his going to sea is void.
- (3) Any money paid in satisfaction or in respect of a void agreement described in subsection (2) may not be deducted from the seaman's wages; and the person purporting to conclude a void agreement with the seaman has no right of action, suit or set-off against the seaman or his assignee in respect of any money paid or purporting to have been so paid.

98 Allotment note

- (1) A stipulation made by a seaman at the commencement of a voyage for the allotment of any part of his wages during his absence must be inserted in the crew agreement, and must state the amounts and times of the payments to be made.
- (2) Where a crew agreement is required to be made in a prescribed form, the seaman may require that a stipulation be inserted

in the crew agreement for the allotment, by means of an allotment not of one half or any less part of the seaman's wages, in favour either of a near relative or of a bank account in the seaman's name.

- (3) When any seaman is engaged under this Act, the master shall, after the seaman has signed the crew agreement, ask the seaman whether he requires a stipulation, the master shall insert the stipulation in the crew agreement; and the stipulation so inserted is presumed to have been agreed to by the master.
- (4) An allotment note must be in a prescribed form.
- (5) In regard to allotment notes under this Act,
 - (a) "near relative" means the spouse, father, mother, grand-father, grand-mother, child, grand-child, brother or sister of the seaman for whom an allotment note is made; and
- (6) "spouse" has the meaning ascribed thereto under a section of the succession Act.

99 Facilities for remitting wages

- (1) Where the balance of wages due to a seaman is more than one hundred and fifty dollars and the seaman expresses to the master of the ship his desire to have facilities afforded to him for remitting all or any part of the balance to an account in a bank or to a near relative, the master shall provide the seaman with all reasonable facilities for so doing, so far as regards so much of the balance as is in excess of one hundred and fifty United States dollars.
- (2) While the ship is in port, the master is under no obligation

- (a) to provide the facilities, described in subsection (1) if the the excess sum becomes payable before the ship leaves port or
- (b) to provide the facilities otherwise than conditionally upon the seaman going to sea ib the ship.

100 Recovery of sums allotted

- (1) The person in whose favour an allotment note is made may, unless the seaman is shown in the manner specified in this Act to have forfeited or ceased to be entitled to the wages out of which the allotment is to be paid, recover the sums allotted as they are made payable with costs from the owner of the ship with respect to which the engagement was made or from any agent of the owner who has authorised the allotment, in the same count and manner in which wages of seaman are recoverable under this Act.
- (2) In any proceeding under subsection (1), it is sufficient for the claimant to prove that
 - (a) he is person mentioned on the note, and
 - (b) the note was given the owner or by the master or some authorised agent.
- (3) In any proceedings under subsection (1), the seaman is presumed to be duly earning his wages unless the contrary is shown to the satisfaction of the court
 - (a) by the official statement of the charge in the crew caused by his absence, which must be made and signed by the master as required by this Act;
 - (b) by a certified copy of some entry in the official log-book to

the same effect; or

(c) by such other evidence as the court in its absolute discretion considers sufficient to show satisfactorily that the seaman has ceased to be entitled to the wages out of which the allotment is to be paid.

(4) A master is guilty of an offence who wilfully and fakely declares, in any credible letter intended for use in any proceedings on an allotment has left the ship and has ceased to be entitled to the wages out of which an allotment is to be paid.

101 Rights of Seaman in respect of wages

A seaman's rith. to wages and provisions begins at

- (a) the time at which he commences work, or
- (b) the time specified in the agreement for his commencement of work or presence on board, whichever is the earlier time.

102 Wages and salvage

(1) A seaman cannot by any agreement

- (a) forfeit his lien on a ship;
- (b) be deprived of any remedy for the recovery of his wages to which, in the absence of the agreement, he be entitled;
- (c) abandon his right to wages in case of the loss of the ship; or
- (d) abandon any that he may have or obtain in the nature of salvage.

(2) Any stipulation in any agreement inconsistent with subsection (1) or any other provision of this Act is void.

(3) Paragraph (d) of subsection (1) does not apply to a stipulation in an agreement made in respect to another vessel to the

seamen who belong to the vessel that, according to the terms of the agreement, is to be employed on salvage service.

103 Wages and freight

- (1) Subject to subsection (4), the right to wages does not depend on the earning of freight.
- (2) Every seaman who would be entitled to demand and recover any wages if the vessel in which he has served had earned freight, is subject to all other rules of law and conditions applicable to the case, entitled to demand and recover his wages, notwithstanding that freight has not been earned.
- (3) In a case of the wreck or loss of the vessel, proof that a seaman has not exerted himself to the utmost to save the vessel, cargo and stores has his claim for wages.
- (4) Where a seaman who would, but for death, be entitled by virtue of this section to demand and recover any wages, dies before the wages are paid, the wages shall be paid and applied by the same person and in the same way as in the case of the seaman who dies during a voyage.

104 Wages when service ends

- (1) where the service of a seaman terminates before the date contemplated in the agreement by reason of his being left on shore at a place abroad under a certificate of this unfitness or inability to proceed on the voyage, the seaman is entitled to wages for time served up to the time of that termination but not for any further period.
- (2) Where the service of a seaman terminates before the date contemplated in his agreement by reason of the loss or foundering

of the vessel on which he is employed, he is entitled to receive wages in respect of each day on which he is fact unemployed during a period of two months from the date of termination of the service at the rate to which he was entitled at that date, except so far as he obtain other suitable employment.

105 Refusal to work

A seaman is not entitled to work

- (a) for any time during which he lawfully refuses or neglects to work when required, whether before or after the time fixed by the agreement for him to begin work, to
- (b) for any period during which he is lawfully imprisoned for an offence committed by him, inless the court hearing the case otherwise directs.

106 Illness by default

- (1) Where a seaman is by reason of sickness incapable of performing his duty and it is proved that his sickness has been caused by his own wilful act or default, or is a sickness or infirmity wilfully concealed at the time of engagement, he is, by reason of the sickness, incapable performing his duty.
- (2) Subsection (1) does not removed the right of any seaman to any payment or other benefits to which he entitled under any law providing for compensation to injured or sick workers.

107 Cost of procuring conviction

When in any proceedings relating to seaman's wages it is shown that a seaman has, in the course of the voyage, been convicted of an offence by a competent authority and rightfully

punished for that offence by imprisonment or otherwise, the court hearing the case may direct any part of the wages due to the seaman, not exceeding one month's wages, to be applied in reimbursing any costs properly incurred by the master in procuring the conviction and punishment.

108 Improper discharge

Where a seaman who has signed an agreement is discharged otherwise than in accordance with the terms of the agreement

- (a) before the commencement of the voyage, or
- (b) before one month's wages are earned, without fault on his part justifying the discharge and without his consent, he is entitled to receive from the master or owner, in addition to any wages he might have earned, due compensation for the damage caused to him by the discharge, not exceeding one month's wages; and he may recover that compensation as if they were wages duly earned.

109 Protection of wages

- (1) The following provisions apply to wages due or accruing to a seaman:
 - (a) wages are not subject to attachment by any court;
 - (b) an assignment or sale of wages before they are due does not bind the person making it;
 - (c) no power of attorney or authority for the receipt of wages is irrevocable; and
 - (d) a payment of wages to a seaman is valid in law notwithstanding that the wages have been sold, assigned, attached or encumbered.
- (2) Nothing in subsection (1) affects the provisions of this Act

with respect to allotment notes.

Provisions, Health and Accomodation

110 Complaint as to provisions

- (1) where three or more of the crew of an Equatorial Guinean ship consider that the provisions or water provided for the use of the crew are at any time of bad quality or deficient in quantity, they may complain thereof to a register, consular officer or inspector, who either examine the provisions of water complained of or cause them to be examined.
- (2) Where the person making an examination under this section finds that the provisions of water are of bad quality or deficient in quantity, he shall signify that fact in writing to the master of the ship; and if the master does not thereupon provide proper provisions or water in lieu of those that have been condemned he is guilty of an offence.
- (3) The person making the examination shall enter a statement of the result of the examination in the official log-book and send a report thereof to the Director; and that report is admissible in evidence in the manner provided by this Act.
- (4) If the person making the examination certifies in this statement that there was no reasonable ground for complaint, each of the complainants is liable to forfeit to the owner out of his wages a sum not exceeding one week's wages.

111 Allowance for provisions

If during the voyage of an Equatorial Guinean ship the allowance of provisions provided for a seaman is less than

that prescribed or any of those provisions are of bad quality, the seaman shall receive by way of compensation for the deficiency or bad quality, for so long as it lasts, the following amount to be paid to him in addition to, and to be recoverable as, wages:

- (a) if the deficiency is not more than one-third of the quantity specified in the agreement, a sum not exceeding three United States dollars a day;
 - (b) if the deficiency is more than one-third of that quantity, six United States dollars a day; or
 - (c) in respect of bad quality, a sum not exceeding nine United States dollars a day.
- (2) If the deficiency occurred because the provisions could not be procured or supplied in proper quantities and proper and equivalent substitutes were supplied in lieu thereof, those circumstances must be taken into consideration for the purpose of subsection (1) and the compensation reduced or denied accordingly.

112 Weights and measures

- (1) The master of an Equatorial Guinean ship in which provisions are supplied to the crew, shall keep on board proper weights and measures for determining the quantities of the several provisions and articles served out; and the master shall allow the weights and measures to be used in the presence of a witness at the time of serving out the provisions and articles whenever any dispute arises about the quantities.
- (2) The master of a ship is guilty of an offence who fails without

reasonable cause to comply with subsection (1).

113 Medical examinations and cooking

The Minister may make such regulations as appear to him to be necessary

- (a) for the medical examination of all persons seeking employment in any capacity on board vessels and the issue of medical certificates in respect of such persons; and
- (b) for the examination and granting of certificates to persons qualifying to be employed as ship's cooks.

114 Crew accommodations

- (1) The Minister may make regulations respecting the crew accommodation to be provided in Equatorial Guinean ships or foreign flag vessels employing Equatorial Guinean crew and in particular make regulations
 - (a) Respecting the space and equipment to be provided for the sleeping rooms, wash rooms, mess rooms and galleys in ship;
 - (b) providing for the protection of the crew against injury, condensation, heat, cold and noise on a ship;
 - (c) prescribing the water, heating, lighting, ventilation and sanitary facilities to be supplied on a ship; and
 - (d) respecting the inspection, measuring and making of crew accommodation on a ship and its certification for the purpose of ascertaining register tonnage and prescribing the fees to be charged therefor.

115 Certified cook

- (1) Every foreign-going Equatorial Guinean ship of 1.000 gross register tons or more must be provided with and carry a duly

certificated ship's cook.

- (2) Where in the opinion of the Minister there is an inadequate supply of certificated ship's cooks, he may exempt a particularship from the requirements of this section.

116 Scales of medical stores

- (1) The Minister may make regulations requiring Equatorial Guinean ships to carry such medicines, medical stores and appliances, including books containing instructions and advice as may be specified in the regulations; and the regulations may make differnt provisions for differnt descriptions of ships or differnt circumstances.
- (2) The owner and master of every ship shall ensure that the ship carries medicines, medical stores and appliances in accordance with the laid down under subsection (1).
- (3) If an inspector is of the opinion that the medicines, medical stores and appliances or an Equatorial Guinean ship are deficient in quantity or quality or are placed in improper receptacles, he shall give notice thereof in writing to the master, owner or consignee of the ship; and the inspector may suspend the certificate of registry of the ship until he is satisfied that the default has been remedied.

117 Expenses of medical treatment

- (1) If the master of, or a seaman belonging to, an Equatorial Guinean ship receives any surgical or medical treatment or such dental or optical treatment, including the repair or replacement of any appliance, as cannot be postponed without impairing the efficiency of the master or seaman, the reasonable

expenses thereof shall be borne by the persons who are employing him.

- (2) If the master or seaman dies and is burned or cremated outside his country of residence, the expenses of his burial or cremation shall also be borne by the persons who are employing him.

118 Medical practitioners

- (1) Every Equatorial Guinean foreign-going ship that proceeds from a port with one hundred persons or more on board must carry on board as part of her complement a duly qualified medical practitioner on board.
- (2) The owner of an Equatorial Guinean ship is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine fifteen thousand CFA Franc of each day of every voyage of the ship on which the ship is in contravention of subsection (1) by not carrying a duly qualified medical practitioner on board.
- (3) For the purpose of subsection (1), "duly qualified medical practitioner" means a medical practitioner authorised by law to practise as a legally qualified medical practitioner in Equatorial Guinea or any other country that is approved by the Minister.

Facilities for making complaints

119 Facilities for complaints

- (1) Where a seaman while on board an Equatorial Guinean ship tells the master of the ship that he wishes to make a complaint to a magistrate, consular officer, registrar or inspector against the master or any of the crew, the master shall, as soon as

the service of the ship will permit, allow the complainant to go ashore, so that he can make his complaint,

- (a) if the ship is then at a place where there is a magistrate, consular officer, registrar or inspector, at that place, or
- (b) if the ship is not then at such a place, on her arrival at such a place.

(2) A master of a ship who fails, without reasonable cause, to comply with this section, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of fifty thousand CFA. Franc.

Protection of seaman from Imposition

120 Assignment and sale of salvage

Subject to this Act, an assignment or sale of any salvage payable to a seaman that is made before the salvage accrues does not bind the person making the assignment or sale, and a power of attorney or authority for the receipt of any such salvage may be revoked regardless of its terms.

121 Seaman's debts

A debt exceeding twenty United States dollars incurred by a seaman after he is engaged to serve is not recoverable until the service agreed for is concluded.

Discipline

122 Misconduct endangering life or ship

A master or seaman belonging to an Equatorial Guinean ship, by wilful breach of duty or by neglect of duty or by reason of drunkenness,

- (a) does any act tending to cause the immediate loss, destruction or serious damage of the ship, or tending to endanger immediately the life or limb of a person belonging to or on board

the ship; or

- (b) refuses or omits to do any lawful act proper and requisite to be done by him for preserving the ship from immediate loss, destruction or serious damage or for preserving any person belonging to or on board the ship from any immediate danger to life or limb, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of fifty thousand CFA. Franc or to imprisonment for twelve months or to both.

123 General offences against discipline

- (1) A seaman engaged on an Equatorial Guinean ship who commits any of the following acts is guilty of an offence and liable to be punished as follows:
 - (a) if he quits the ship without leave after her arrival at a port and before she is placed in security, he is liable to forfeit out of his wages a sum not exceeding one week's pay;
 - (b) if he is guilty of wilful disobedience to any lawful command, he is liable to imprisonment for one month, and also at the discretion of the court to forfeit out of his wages a sum not exceeding two days' pay;
 - (c) if he is guilty of continued wilful disobedience to any lawful command or commands, or continued wilful neglect of duty he is liable to imprisonment for three months, and also at the discretion of the court to forfeit for every twenty-four hours of continued disobedience or neglect either a sum not exceeding two days' pay or any expenses properly incurred in hiring a substitute;
 - (d) if he assaults the master or any mate or officer of the ship,

he is liable to imprisonment for one year or to a fine of fifty thousand CFA Franc, or to both;

- (e) if the combines either any of the crew to disobey lawful commands or to neglect duty or to impede the navigation of the ship or the progress of the voyage, he is liable to imprisonment for one year or to a fine of fifty thousand CFA Franc, or to both;
- (f) if wilfully damages his ship, or dishonestly misappropriates or converts to his own use, or commits criminal breach of trust in respect of, or wilfully damages, any of her stores, or cargo, he is liable to imprisonment for one year and also at the discretion of the court to forfeit out of his wages a sum equal to the loss thereby sustained;
- (g) if he commits an act of smuggling whereby loss or damage is occasioned to the master or owner of the ship, he is liable to pay to the master or owner a sum sufficient to reimburse the loss or damage, and the whole or a proportionate part of his wages may be retained in satisfaction or on account of that liability without affecting any further remedy; or
- (h) if he aids or procures a person to stow away on his ship, and that person is afterwards convicted of the offence, he is liable to imprisonment for three months, and also to pay to the master or owner of the ship a sum sufficient to reimburse the expenses occasioned to that master or owner in respect of the stowaway; and the whole or a proportionate part of his wages may be retained in satisfaction or on account of that liability without affecting any further remedy..

- (2) A seaman is not guilty of an offence under subsection(1) by reason only of his refusing duty during a lawful strike after his ship has arrived and has been secured in good safety to the satisfaction of the master and the Port Authority of any port of Equatorial Guinea.
- (3) A forfeit or other payment imposed in respect of an offence under subsection (1) may not exceed one half of one month's salary in any one month, and the seaman must be left a sum that is sufficient for the maintenance of the seaman and his family.
- (4) Offences under this section are triable summarily.

124 Convictions: effect or other remedies

- (1) If a seaman lawfully engaged upon an Equatorial Guinean ship commits any of the following acts he is guilty of an offence and liable to be punished as follows:
- (a) if the deserts from his ship, the offence is desertion and he is liable on summary conviction to imprisonment for three months and
- (i) to forfeit all or any part of the effects he leaves on board and the wages that he has then earned, and
- (ii) if the master or owner of the ship has engaged a substitute in his place at a higher rate of rate of wages than the rate at which wages had been stipulated to be paid to him, to satisfy that excess;
- (b) if he
- (i) neglects or refuses without reasonable cause to join his ship or proceed to sea in his ship,
- (ii) is absent without leave at any time within the period

of twenty-four hours next before the ship's sailing from port either at the commencement or during the progress of a voyage, or

- (iii) is absent at any without leave and without efficient reason from his ship or from his duty, and the act or omission does not constitute or is not treated by the master as constituting the offence of desertion, the offence is absence without leave and he is liable on summary conviction to imprisonment for two months and to forfeit out of his wages a sum not exceeding two days' pay and, in addition for every twenty-four hours of absence either a sum not exceeding six days' pay or any expenses properly incurred in hiring a substitute.

125 Improper negotiations of advance note

- (1) Where a seaman belonging to an Equatorial-Guinean ship has been lawfully engaged and has received under his agreement an advance note and, after negotiation his advance note, wilfully or through misconduct fails to join his or deserts therefrom before the note becomes payable, he is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of two thousand five hundred CFA. Franc or to imprisonment for two months.
- (2) This section does not remove or limit any remedy by suit or otherwise,
 - (a) that a person has in respect of the negotiation of the advance note, or
 - (b) that an owner or master would otherwise have had for breach of contract.

126 Withholding certificate of discharge

- (1) Where it is shown to the satisfaction of a registrar outside Equatorial Guinea that a seaman belonging to an Equato-Guinean ship and lawfully engaged has wilfully or through misconduct failed to join his ship, the registrar shall report the matter to the Director.
- (2) The Director may direct that the certificate of discharge of a seaman referred to in subsection (1) be withheld for such period as the Director thinks fit.
- (3) While the seaman's certificate of discharge is withheld under subsection (2), the registrar and any other person having the custody of the documents may, notwithstanding anything in this or any other Act, refuse to furnish copies of any of the seaman's certificates of discharge or certified extracts of any particulars of his service or character.

127 False statement: last ship or name

- (1) A seaman is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of two thousand five hundred CFA. Franc or to imprisonment for two months or both who, before being engaged, wilfully and fraudulently,
 - (a) makes a false statement of the name of his last ship or alleged last ship, or
 - (b) makes a false statement of his own name.

128 Desert from foreign ships

- (1) Where it appears to the Minister that due facilities will be given by the government of a foreign country for apprehending and recovering seamen who desert in that country from

Equatorial Guinean ships, the Minister may, by order, declare that this shall apply in the case of that foreign country subject to any limitations, conditions and qualifications contained in the order.

- (2) Where a seaman deserts in Equatorial Guinea from a vessel registered in a country to which section applies, the master of the vessel may apply to a court for aid in apprehending the deserter.
- (3) On an application under subsection (2), the court and its officers shall give all aid within their power; and for that purpose the court may, on information given on oath, issue a warrant for the deserter to be conveyed on board the vessel, or delivered to the master or mate of the vessel, or to its owner or his agent. to be so conveyed.

129 Entries in log-book as evidence

- (1) This section applies to
 - (a) an offence committed under section 123 or 124 in or in respect of an Equatorial Guinean ship; and
 - (b) an act of misconduct for which the agreement of the person who commits it provides for a fine and it is intended to enforce that fine.
- (2) An entry of the offence or act of misconduct to which this section applies must be made in the official log-book and be signed by the master and also by an officer or one of the crew.
- (3) If, in respect of an offence to which this section applies, the offender is still in the ship he must,
 - (a) Before the next following arrival of the ship at any port, or

a special place or form for the descriptions and signatures of substitutes or persons engaged subsequently to the first departure of the ship;

- (d) where a substitutes is engaged in the place of a seaman who duly signed the agreement and whose services are, within twenty-four hours of the ship putting to sea, lost by death, desertion or other unforeseen cause, the master must, before the ship puts to sea, cause the agreement to be read over and explained to the substitute, and the substitute must thereupon sign the same in the presence of a witness and the witness must attest the signature;
- (e) an agreement may be made for a voyage or, if the voyages of the ship average less than six months in duration, may be to extent over two or more voyages a "running agreement" ;
- (f) a running agreement does not extend beyond the twelve months's period of time next following the date of the making or the first arrival of the ship at her port of destination after the termination of that period;
- (g) on every return to the port where the crew was engaged before the final termination of a running agreement, the master shall make on the agreement an endorsement as to the engagement or discharge of seamen, either that no engagements or discharges have been made or are intended to be made before the ship leaves port, or that all those made have been made as required by law;
- (h) the duplicate crew agreement retained by the owner on the first

agreement of the crew must be kept by the owner for a period of seven years after the expiration of the agreement and be produced on demand made therefore by a register or other proper officer; and

- (i) except as provided in section 109, a crew agreement may not purport to deprive any court of jurisdiction to hear and determine disputes respecting the agreement.
- (2) If a master wilfully makes a false statement in any endorsement referred to in paragraph (g) of subsection (1) he is guilty of an offence.

85 Further provisions

- (1) The master shall, at the commencement of every foreign voyage or engagement, post up a legible copy of the crew agreement without the signatures in some part of the ship that is accessible to the crew.
- (2) Every erasure, interlineation or alteration in any crew agreement, except one made for the purpose of shipping a substitute or person engaged after the first departure of the ship, makes it wholly inoperative unless it is proved to have been made with the consent of all persons interested in the erasure, interlineation or alteration.
- (3) In any proceedings, a seaman may bring forward evidence to prove the contents of any crew agreement or otherwise to support his case without being required to produce or give notice to produce the agreement or any copy thereof.
- (4) Every person who fraudulently alters, makes any false entry in or delivers a false copy of any crew agreement is guilty

of an offence.

86 Employment of young persons

- (1) No person shall employ an individual under the age of sixteen years to work on board any Equatorial Guinean or foreign ship unless
 - (a) he is employed upon work approved by the Director on board or school-ship; or
 - (b) the Director certifies that he is satisfied, having due regard to the health and physical condition of the individual and to the prospective and immediate benefit to him of the employment, that the employment will be beneficial to him.
- (2) No person shall employ an individual under the age of eighteen years in any capacity in any Equatorial Guinean ship unless there is delivered to the master of the ship a certificate granted by a duly qualified medical practitioner certifying that the individual is fit to be employed in that capacity.
- (3) A medical certificate issued under subsection (2) is valid for one year from the date of issue, unless earlier revoked; but it may at any time be revoked by a duly qualified medical practitioner if he is satisfied that the individual to whom it refers is no longer fit for work on board a ship.
- (4) No individual under the age of eighteen years may be employed on work in the engine-room of any vessel unless he is an apprentice working under supervision.

- (5) This section does not apply to a vessel in which only members of one family are employed.

87 Certificate of competency

- (1) No seaman engaged in an Equatorial Guinean ship can be rated as an able seaman unless he holds a certificate of competency as an able seaman.
- (2) The Minister may make regulations respecting the grant of certificate of competency as an able seaman and by the regulations may direct that no certificate be granted to any person unless that person
- (a) has reached the minimum age prescribed by the regulations, not being less than eighteen years;
- (b) has performed at least three years qualifying service at sea; and
- (c) has passed the prescribed examinations.
- (3) The regulations may authorise the grant of a certificate thereunder to any person, notwithstanding that he has not the prescribed examinations, if he can show that he was serving as an able seaman or equivalent seaman rating immediately before the commencement of this Act.

88 Certificate of discharge

- (1) Subject to section 84, the master shall sign and give to a seaman discharged from his ship, either on his discharge or on payment of his wages, a certificate of his discharge in an approved form, specifying the period of his

service the time and place of discharge.

- (3) The master shall, upon the discharge of every certificated officer whose certificate of competency has been delivered to and retained by him, return the certificate to the officer.

89 Character report

- (1) When a seaman is discharged from an Equatorial Guinean ship, the master thereof shall make and sign a report in an approved form, in this section called a "character report", in which the master must
 - (a) report on the conduct, character and qualification of the seaman who is being discharged, or
 - (b) state that he declines to give any report on the conduct, character and qualification of the seaman who is being discharged.
- (2) The master before whom the discharge of a seaman is being made shall, subject to section 83, and if the seaman so desires, give the seaman a copy of the character report on him.
- (3) A person is guilty of an offence who:
 - (a) makes a false report of character knowing the same to be false;
 - (b) forges or fraudulently alters any certificate of discharge or character report or copy of a character report; or
 - (c) fraudulently uses any certificate of discharge or character report, or copy of a character report, that is forged or altered or that does not belong to him.

90 Time and manner of payment.

The master or owner of a foreign-going Equatorial Guinean ship shall pay to each seaman belonging to that ship the wages of the seaman, if demanded, within two days after the arrival of the ship at the port where the crew is to be discharged or upon the seaman's discharge, whichever first happens.

91 Account of wages

- (1) The master of an Equatorial Guinean ship shall, before paying off or discharging a seaman, deliver at the time and in the manner provided by this Act, a full and true account of the seaman's wages and of all deductions to be made therefrom for any reasons whatever.
- (2) The account shall be delivered to the seaman not less than twenty-four hours before his payment or discharge.

92 Deductions

- (1) No deductions from the wages of a seaman may be made unless the deductions included in the account delivered in pursuance of section 90, except in respect of a matter happening after the delivery of the account.
- (2) The master shall, during the voyage, enter the various matters in respect of which the deductions are made with the amount of the respective deductions as they occur in a book kept for the purpose; and the master shall, if required, produce the book at the time of the payment of wages and also upon a hearing before any competent authority of any complaint or

question relating to that payment.

93 Settlement of wages

- (1) When a seaman is discharged from an Equatorial Guinean ship and the settlement of his wages is completed, he shall sign a release; in an approved form, of all claims in respect of the past voyages or engagement; and the release shall be signed also by the master or owner of the ship.
- (2) When signed and attested, the release operates as a mutual discharge and settlement of all demands between the parties thereto in respect of the past voyage or engagement.
- (3) The release shall be delivered to the owner of the ship to which it relates and it shall be retained by him for a period of seven years after the expiration of the agreement.
- (4) A release shall be produced by the owner retaining it on demand made therefor by a registrar or other proper officer.

94 Registrar's decision of wages

- (1) Where any question between a master or owner of an Equatorial Guinean ship and any member of the crew thereof is raised before a registrar and both parties have agreed in writing to submit the question to the registrar, then regardless of the nature of the question or the amount in dispute, it is the duty of the registrar to hear and decide the question submitted to him.
- (2) An award made by a registrar pursuant to a submission under subsection (1) is conclusive as to the rights of the parties.
- (3) A document purporting to be the submission or award made

this section is admissible in evidence in the manner provided by this Act.

95 Ship's papers

- (1) In any proceedings under this Act before a registrar to wages, claims or discharge of a seaman, the registrar
 - (a) may require the owner or his agent or the master or any mate or other member or any mate or other member of the crew to produce any log-books, papers or other documents in his possession or power relating to the matter in question in the proceeding, and
 - (b) may require the attendance of and may examine on the matter any of those persons who are then at or near the place.
- (2) In any proceeding under this Act before a registrar relating to the wages, claims or disputes or discharge of seaman, all travelling and other expenses incurred by the registrar shall be met by the owner or master of the ship in dispute.
- (3) For the purposes of subsection (1), the registrar may administer oaths.

96 Rate of exchange

- (1) Where a seaman has agreed with the master of an Equatorial - Guinean ship for payment of his wages in a specific currency, any payment of or on account of his wages if made in any other currency than that stated in the agreement, shall, notwithstanding anything in the agreement, be made at the rate of exchange for the money stated in the agreement for the time being current at the place where

the payment is made.

Advance and Allotment of wages

97 Conditional agreements

- (1) A crew agreement may contain a stipulation for payment to or on behalf of the seaman conditionally on his going to sea in pursuance of the agreement of a sum not exceeding the equivalent of two weeks wages payable to the seaman under the agreement.
- (2) Except as provided in subsection (1), an agreement by or on behalf of the employer of a seaman for the payment of money to or on behalf of the seaman conditionally on his going to sea is void.
- (3) Any money paid in satisfaction or in respect of a void agreement described in subsection (2) may not be deducted from the seaman's wages; and the person purporting to conclude a void agreement with the seaman has no right of action, suit or set-off against the seaman or his assignee in respect of any money paid or purporting to have been so paid.

98 Allotment note

- (1) A stipulation made by a seaman at the commencement of a voyage for the allotment of any part of his wages during his absence must be inserted in the crew agreement, and must state the amounts and times of the payments to be made.
- (2) Where a crew agreement is required to be made in a prescribed form, the seaman may require that a stipulation be inserted

in the crew agreement for the allotment, by means of an allotment not of one half or any less part of the seaman's wages, in favour either of a near relative or of a bank account in the seaman's name.

- (3) When any seaman is engaged under this Act, the master shall, after the seaman has signed the crew agreement, ask the seaman whether he requires a stipulation, the master shall insert the stipulation in the crew agreement; and the stipulation so inserted is presumed to have been agreed to by the master.
- (4) An allotment note must be in a prescribed form.
- (5) In regard to allotment notes under this Act,
 - (a) "near relative" means the spouse, father, mother, grand-father, grand-mother, child, grand-child, brother or sister of the seaman for whom an allotment note is made; and
- (6) "spouse" has the meaning ascribed thereto under a section of the succession Act.

99 Facilities for remitting wages

- (1) Where the balance of wages due to a seaman is more than one hundred and fifty dollars and the seaman expresses to the master of the ship his desire to have facilities afforded to him for remitting all or any part of the balance to an account in a bank or to a near relative, the master shall provide the seaman with all reasonable facilities for so doing, so far as regards so much of the balance as is in excess of one hundred and fifty United States dollars.
- (2) While the ship is in port, the master is under no obligation

- (a) to provide the facilities, described in subsection (1) if the the excess sum becomes payable before the ship leaves port or
- (b) to provide the facilities otherwise than conditionally upon the seaman going to sea ib the ship.

100 Recovery of sums allotted

- (1) The person in whose favour an allotment note is made may, unless the seaman is shown in the manner specified in this Act to have forfeited or ceased to be entitled to the wages out of which the allotment is to be paid, recover the sums allotted as they are made payable with costs from the owner of the ship with respect to which the engagement was made or from any agent of the owner who has authorised the allotment, in the same count and manner in which wages of seaman are recoverable under this Act.
- (2) In any proceeding under subsection (1), it is sufficient for the claimant to prove that
 - (a) he is person mentioned on the note, and
 - (b) the note was given the owner or by the master or some authorised agent.
- (3) In any proceedings under subsection (1), the seaman is presumed to be duly earning his wages unless the contrary is shown to the satisfaction of the court
 - (a) by the official statement of the charge in the crew caused by his absence, which must be made and signed by the master as required by this Act;
 - (b) by a certified copy of some entry in the official log-book to

the same effect; or

(c) by such other evidence as the court in its absolute discretion considers sufficient to show satisfactorily that the seaman has ceased to be entitled to the wages out of which the allotment is to be paid.

(4) A master is guilty of an offence who wilfully and falsely declares, in any credible letter intended for use in any proceedings on an allotment has left the ship and has ceased to be entitled to the wages out of which an allotment is to be paid.

101 Rights of Seaman in respect of wages

A seaman's right to wages and provisions begins at

- (a) the time at which he commences work, or
- (b) the time specified in the agreement for his commencement of work or presence on board, whichever is the earlier time.

102 Wages and salvage

(1) A seaman cannot by any agreement

- (a) forfeit his lien on a ship;
- (b) be deprived of any remedy for the recovery of his wages to which, in the absence of the agreement, he be entitled;
- (c) abandon his right to wages in case of the loss of the ship; or
- (d) abandon any that he may have or obtain in the nature of salvage.

(2) Any stipulation in any agreement inconsistent with subsection (1) or any other provision of this Act is void.

(3) Paragraph (d) of subsection (1) does not apply to a stipulation in an agreement made in respect to another vessel to the

seamen who belong to the vessel that, according to the terms of the agreement, is to be employed on salvage service.

103 Wages and freight

- (1) Subject to subsection (4), the right to wages does not depend on the earning of freight.
- (2) Every seaman who would be entitled to demand and recover any wages if the vessel in which he has served had earned freight, is subject to all other rules of law and conditions applicable to the case, entitled to demand and recover his wages, notwithstanding that freight has not been earned.
- (3) In a case of the wreck or loss of the vessel, proof that a seaman has not exerted himself to the utmost to save the vessel, cargo and stores has his claim for wages.
- (4) Where a seaman who would, but for death, be entitled by virtue of this section to demand and recover any wages, dies before the wages are paid, the wages shall be paid and applied by the same person and in the same way as in the case of the seaman who dies during a voyage.

104 Wages when service ends

- (1) where the service of a seaman terminates before the date contemplated in the agreement by reason of his being left on shore at a place abroad under a certificate of this unfitness or inability to proceed on the voyage, the seaman is entitled to wages for time served up to the time of that termination but no for any further period.
- (2) Where the service of a seaman terminates before the date contemplated in his agreement by reason of the loss or foundering

of the vessel on which he is employed, he is entitled to receive wages in respect of each day on which he is fact unemployed during a period of two months from the date of termination of the service at the rate to which he was entitled at that date, except so far as he obtain other suitable employment.

105 Refusal to work

A seaman is not entitled to work

- (a) for any time during which he lawfully refuses or neglects to work when required, whether before or after the time fixed by the agreement for him to begin work, to
- (b) for any period during which he is lawfully imprisoned for an offence committed by him, unless the court hearing the case otherwise directs.

106 Illness by default

- (1) Where a seaman is by reason of sickness incapable of performing his duty and it is proved that his sickness has been caused by his own wilful act or default, or is a sickness or infirmity wilfully concealed at the time of engagement, he is, by reason of the sickness, incapable performing his duty.
- (2) Subsection (1) does not remove the right of any seaman to any payment or other benefits to which he is entitled under any law providing for compensation to injured or sick workers.

107 Cost of procuring conviction

When in any proceedings relating to seaman's wages it is shown that a seaman has, in the course of the voyage, been convicted of an offence by a competent authority and rightfully

punished for that offence by imprisonment or otherwise, the court hearing the case may direct any part of the wages due to the seaman, not exceeding one month's wages, to be applied in reimbursing any costs properly incurred by the master in procuring the conviction and punishment.

108 Improper discharge

Where a seaman who has signed an agreement is discharged otherwise than in accordance with the terms of the agreement

- (a) before the commencement of the voyage, or
- (b) before one month's wages are earned, without fault on his part justifying the discharge and without his consent, he is entitled to receive from the master or owner, in addition to any wages he might have earned, due compensation for the damage caused to him by the discharge, not exceeding one month's wages; and he may recover that compensation as if they were wages duly earned.

109 Protection of wages

- (1) The following provisions apply to wages due or accruing to a seaman:
 - (a) wages are not subject to attachment by any court;
 - (b) an assignment or sale of wages before they are due does not bind the person making it;
 - (c) no power of attorney or authority for the receipt of wages is irrevocable; and
 - (d) a payment of wages to a seaman is valid in law notwithstanding that the wages have been sold, assigned, attached or encumbered.
- (2) Nothing in subsection (1) affects the provisions of this Act

with respect to allotment notes.

Provisions, Health and Accomodation

110 Complaint as to provisions

- (1) where three or more of the crew of an Equatorial Guinean ship consider that the provisions or water provided for the use of the crew are at any time of bad quality or deficient in quantity, they may complain thereof to a register, consular officer or inspector, who either examine the provisions of water complained of or cause them to be examined.
- (2) Where the person making an examination under this section finds that the provisions of water are of bad quality or deficient in quantity, he shall signify that fact in writing to the master of the ship; and if the master does not thereupon provide proper provisions or water in lieu of those that have been condemned he is guilty of an offence.
- (3) The person making the examination shall enter a statement of the result of the examination in the official log-book and send a report thereof to the Director; and that report is admissible in evidence in the manner provided by this Act.
- (4) If the person making the examination certifies in this statement that there was no reasonable ground for complaint, each of the complainants is liable to forfeit to the owner out of his wages a sum not exceeding one week's wages.

111 Allowance for provisions

If during the voyage of an Equatorial Guinean ship the allowance of provisions provided for a seaman is less than

that prescribed or any of those provisions are of bad quality, the seaman shall receive by way of compensation for the deficiency or bad quality, for so long as it lasts, the following amount to be paid to him in addition to, and to be recoverable as, wages:

- (a) if the deficiency is not more than one-third of the quantity specified in the agreement, a sum not exceeding three United States dollars a day;
 - (b) if the deficiency is more than one-third of that quantity, six United States dollars a day; or
 - (c) in respect of bad quality, a sum not exceeding nine United States dollars a day.
- (2) If the deficiency occurred because the provisions could not be procured or supplied in proper quantities and proper and equivalent substitutes were supplied in lieu thereof, those circumstances must be taken into consideration for the purpose of subsection (1) and the compensation reduced or denied accordingly.

112 Weights and measures

- (1) The master of an Equatorial Guinean ship in which provisions are supplied to the crew, shall keep on board proper weights and measures for determining the quantities of the several provisions and articles served out; and the master shall allow the weights and measures to be used in the presence of a witness at the time of serving out the provisions and articles whenever any dispute arises about the quantities.
- (2) The master of a ship is guilty of an offence who fails without

reasonable cause to comply with subsection (1).

113 Medical examinations and cooking

The Minister may make such regulations as appear to him to be necessary

- (a) for the medical examination of all persons seeking employment in any capacity on board vessels and the issue of medical certificates in respect of such persons; and
- (b) for the examination and granting of certificates to persons qualifying to be employed as ship's cooks.

114 Crew accommodations

- (1) The Minister may make regulations respecting the crew accommodation to be provided in Equatorial Guinean ships or foreign flag vessels employing Equatorial Guinean crew and in particular make regulations
 - (a) Respecting the space and equipment to be provided for the sleeping rooms, wash rooms, mess rooms and galleys in ship;
 - (b) providing for the protection of the crew against injury, condensation, heat, cold and noise on a ship;
 - (c) prescribing the water, heating, lighting, ventilation and sanitary facilities to be supplied on a ship; and
 - (d) respecting the inspection, measuring and making of crew accommodation on a ship and its certification for the purpose of ascertaining register tonnage and prescribing the fees to be charged therefor.

115 Certified cook

- (1) Every foreign-going Equatorial Guinean ship of 1.000 gross register tons or more must be provided with and carry a duly

certificated ship's cook.

- (2) Where in the opinion of the Minister there is an inadequate supply of certificated ship's cooks, he may exempt a particularship from the requirements of this section.

116 Scales of medical stores

- (1) The Minister may make regulations requiring Equatorial Guinean ships to carry such medicines, medical stores and appliances, including books containing instructions and advice as may be specified in the regulations; and the regulations may make differnt provisions for differnt descriptions of ships or differnt circumstances.
- (2) The owner and master of every ship shall ensure that the ship carries medicines, medical stores and appliances in accordance with the laid down under subsection (1).
- (3) If an inspector is of the opinion that the medicines, medical stores and appliances or an Equatorial Guinean ship are deficient in quantity or quality or are placed in improper receptacles, he shall give notice thereof in writing to the master, owner or consignee of the ship; and the inspector may suspend the certificate of registry of the ship until he is satisfied that the default has been remedied.

117 Expenses of medical treatment

- (1) If the master of, or a seaman belonging to, an Equatorial Guinean ship receives any surgical or medical treatment or such dental or optical treatment, including the repair or replacement of any appliance, as cannot be postponed without impairing the efficiency of the master or seaman, the reasonable

expenses thereof shall be borne by the persons who are employing him.

- (2) If the master or seaman dies and is burned or cremated outside his country of residence, the expenses of his burial or cremation shall also be borne by the persons who are employing him.

118 Medical practitioners

- (1) Every Equatorial Guinean foreign-going ship that proceeds from a port with one hundred persons or more on board must carry on board as part of her complement a duly qualified medical practitioner on board.
- (2) The owner of an Equatorial Guinean ship is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine fifteen thousand CFA Franc of each day of every voyage of the ship on which the ship is in contravention of subsection (1) by not carrying a duly qualified medical practitioner on board.
- (3) For the purpose of subsection (1), "duly qualified medical practitioner" means a medical practitioner authorised by law to practise as a legally qualified medical practitioner in Equatorial Guinea or any other country that is approved by the Minister.

Facilities for making complaints

119 Facilities for complaints

- (1) Where a seaman while on board an Equatorial Guinean ship tells the master of the ship that he wishes to make a complaint to a magistrate, consular officer, registrar or inspector against the master or any of the crew, the master shall, as soon as

the service of the ship will permit, allow the complainant to go ashore, so that he can make his complaint,

- (a) if the ship is then at a place where there is a magistrate, consular officer, registrar or inspector, at that place, or
- (b) if the ship is not then at such a place, on her arrival at such a place.

(2) A master of a ship who fails, without reasonable cause, to comply with this section, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of fifty thousand CFA. Franc.

Protection of deaman from Imposition

120 Assignment and sale of salvage

Subject to this Act, an assignment or sale of any salvage payable to a seaman that is made before the salvage accrues does not bind the person making the assignment or sale, and a power of attorney or authority for the receipt of any such salvage may be revoked regardless of its terms.

121 Seaman's debts

A debt exceeding twenty United States dollars incurred by a seaman after he is engaged to serve is not recoverable until the service agreed for is concluded.

Discipline

122 Misconduct endangering life or ship

A master or seaman belonging to an Equatorial Guinean ship, by wilful breach of duty or by neglect of duty or by reason of drunkenness,

- (a) does any act tending to cause the immediate loss, destruction or serious damage of the ship, or tending to endanger immediately the life or limb of a person belonging to or on board

the ship; or

- (b) refuses or omits to do any lawful act proper and requisite to be done by him for preserving the ship from immediate loss, destruction or serious damage or for preserving any person belonging to or on board the ship from any immediate danger to life or limb, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of fifty thousand CFA. Franc or to imprisonment for twelve months or to both.

123 General offences against discipline

- (1) A seaman engaged on an Equatorial Guinean ship who commits any of the following acts is guilty of an offence and liable to be punished as follows:
 - (a) if he quits the ship without leave after her arrival at a port and before she is placed in security, he is liable to forfeit out of his wages a sum not exceeding one week's pay;
 - (b) if he is guilty of wilful disobedience to any lawful command, he is liable to imprisonment for one month, and also at the discretion of the court to forfeit out of his wages a sum not exceeding two days' pay;
 - (c) if he is guilty of continued wilful disobedience to any lawful command or commands, or continued wilful neglect of duty he is liable to imprisonment for three months, and also at the discretion of the court to forfeit for every twenty-four hours of continued disobedience or neglect either a sum not exceeding two days' pay or any expenses properly incurred in hiring a substitute;
 - (d) if he assaults the master or any mate or officer of the ship,

- he is liable to imprisonment for one year or to a fine of fifty thousand CFA Franc, or to both;
- (e) if the combines either any of the crew to disobey lawful commands or to neglect duty or to impede the navigation of the ship or the progress of the voyage, he is liable to imprisonment for one year or to a fine of fifty thousand CFA Franc, or to both;
- (f) if wilfully damages his ship, or dishonestly misappropriates or converts to his own use, or commits criminal breach of trust in respect of, or wilfully damages, any of her stores, or cargo, he is liable to imprisonment for one year and also at the discretion of the court to forfeit out of his wages a sum equal to the loss thereby sustained;
- (g) if he commits an act of smuggling whereby loss or damage is occasioned to the master or owner of the ship, he is liable to pay to the master or owner a sum sufficient to reimburse the loss or damage, and the whole or a proportionate part of his wages may be retained in satisfaction or on account of that liability without affecting any further remedy; or
- (h) if he aids or procures a person to stow away on his ship, and that person is afterwards convicted of the offence, he is liable to imprisonment for three months, and also to pay to the master or owner of the ship a sum sufficient to reimburse the expenses occasioned to that master or owner in respect of the stowaway; and the whole or a proportionate part of his wages may be retained in satisfaction or on account of that liability without affecting any further remedy..

- (2) A seaman is not guilty of an offence under subsection(1) by reason only of his refusing duty during a lawful strike after his ship has arrived and has been secured in good safety to the satisfaction of the master and the Port Authority of any port of Equatorial Guinea.
- (3) A forfeit or other payment imposed in respect of an offence under subsection (1) may not exceed one half of one month's salary in any one month, and the seaman must be left a sum that is sufficient for the maintenance of the seaman and his family.
- (4) Offences under this section are triable summarily.

124 Convictions: effect or other remedies

- (1) If a seaman lawfully engaged upon an Equatorial Guinean ship commits any of the following acts he is guilty of an offence and liable to be punished as follows:
 - (a) if he deserts from his ship, the offence is desertion and he is liable on summary conviction to imprisonment for three months and
 - (i) to forfeit all or any part of the effects he leaves on board and the wages that he has then earned, and
 - (ii) if the master or owner of the ship has engaged a substitute in his place at a higher rate of rate of wages than the rate at which wages had been stipulated to be paid to him, to satisfy that excess;
 - (b) if he
 - (i) neglects or refuses without reasonable cause to join his ship or proceed to sea in his ship,
 - (ii) is absent without leave at any time within the period

of twenty-four hours next before the ship's sailing from port either at the commencement or during the progress of a voyage, or

(iii) is absent at any without leave and without efficient reason from his ship or from his duty, and the act or omission does not constitute or is not treated by the master as constituting the offence of desertion, the offence is absence without leave and he is liable on summary conviction to imprisonment for two months and to forfeit out of his wages a sum not exceeding two days' pay and, in addition for every twenty-four hours of absence either a sum not exceeding six days' pay or any expenses properly incurred in hiring a substitute.

125 Improper negotiations of advance note

- (1) Where a seaman belonging to an Equatorial-Guinean ship has been lawfully engaged and has received under his agreement an advance note and, after negotiation his advance note, wilfully or through misconduct fails to join his or deserts therefrom before the note becomes payable, he is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of two thousand five hundred CFA. Franc or to imprisonment for two months.
- (2) This section does not remove or limit any remedy by suit or otherwise,
- (a) that a person has in respect of the negotiation of the advance note, or
- (b) that an owner or master would otherwise have had for breach of contract.

126 Withholding certificate of discharge

- (1) Where it is shown to the satisfaction of a registrar outside Equatorial Guinea that a seaman belonging to an Equato-Guinean ship and lawfully engaged has wilfully or through misconduct failed to join his ship, the registrar shall report the matter to the Director.
- (2) The Director may direct that the certificate of discharge of a seaman referred to in subsection (1) be withheld for such period as the Director thinks fit.
- (3) While the seaman's certificate of discharge is withheld under subsection (2), the registrar and any other person having the custody of the documents may, notwithstanding anything in this or any other Act, refuse to furnish copies of any of the seaman's certificates of discharge or certified extracts of any particulars of his service or character.

127 False statement: last ship or name

- (1) A seaman is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of two thousand five hundred CFA Franc or to imprisonment for two months or both who, before being engaged, wilfully and fraudulently,
 - (a) makes a false statement of the name of his last ship or alleged last ship, or
 - (b) makes a false statement of his own name.

128 Desert from foreign ships

- (1) Where it appears to the Minister that due facilities will be given by the government of a foreign country for apprehending and recovering seamen who desert in that country from

Equatorial Guinean ships, the Minister may, by order, declare that this shall apply in the case of that foreign country subject to any limitations, conditions and qualifications contained in the order.

- (2) Where a seaman deserts in Equatorial Guinea from a vessel registered in a country to which section applies, the master of the vessel may apply to a court for aid in apprehending the deserter.
- (3) On an application under subsection (2), the court and its officers shall give all aid within their power; and for that purpose the court may, on information given on oath, issue a warrant for the deserter to be conveyed on board the vessel, or delivered to the master or mate of the vessel, or to its owner or his agent. to be so conveyed.

129 Entries in log-book as evidence

- (1) This section applies to
 - (a) an offence committed under section 123 or 124 in or in respect of an Equatorial Guinean ship; and
 - (b) an act of misconduct for which the agreement of the person who commits it provides for a fine and it is intended to enforce that fine.
- (2) An entry of the offence or act of misconduct to which this section applies must be made in the official log-book and be signed by the master and also by an officer or one of the crew.
- (3) If, in respect of an offence to which this section applies, the offender is still in the ship he must,
 - (a) Before the next following arrival of the ship at any port, or

- (b) if the ship is at that time in port, before her departure from port, either be furnished with a copy of the entry or have the same read over distinctly and audibly to him; and the offender may thereupon make such reply thereto as he thinks fit,
- (4) A statement that a copy of the entry was, as required by subsection (3), furnished to the offender or read over to him and, in either case, the reply, if any, then made by the offender shall likewise be entered and signed in the manner provided in subsection (2).
- (5) In any subsequent legal proceedings, the entries made under this section must, if practicable, be produced or proved; and if they are not produced or proved, the court hearing the matter may refuse to receive evidence of the offence to which this section applies.

130 Proof of desertion

- (1) When a question arises whether the wages of a seaman are forfeited under this part for desertion from an Equatorial - Guinean ship; it is sufficient for the person attempting to enforce the forfeiture to show that
 - (a) the seaman was duly engaged in or belonged to the ship;
 - (b) the seaman left the ship before the completion of the voyage or engagement; and
 - (c) an entry of the desertion of the seaman was duly made in the official log-book.
- (2) Upon showing the facts mentioned in paragraphs (a) to (c) of subsection (1), the desertion is proved so far as it concerns

any forfeiture of wages under this part, unless the seaman can produce a proper certificate of discharge or can otherwise show to the satisfaction of the court that he had sufficient reasons for leaving the ship.

131 Application of forfeiture

- (1) Where any wages or effects are forfeited under this part for desertion from a ship, the effects may be sold and the wages or effects, or the money arising from sale of the effects, applied towards reimbursing the expenses caused by the desertion to the master or owner of the ship; and balance remaining shall be paid to the government of Equatorial Guinea.
- (2) Where any wages are forfeited under this Part for any cause other than of desertion, the forfeiture is, in the absence of any specific provision to the contrary, in favour of the Master or owner by whom the wages are payable.

132 Question a suit

Any question concerning the forfeiture of, or deductions from the wages of a seaman under this part may be determined in any proceeding provided that the seaman has not been prosecuted for the offence that gave rise to the question.

133 A fine imposed on a seaman for any act of misconduct for which his agreement imposes the fine must be deducted as follow;

- (a) When the offender is discharged and the act of misconduct and the entry in the official log-book required by this Act to be made in respect thereof are provided to the satisfaction of the registrar or consular officer, the master or owner shall deduct the fine from the wages of the offender;

- (b) the fine so deducted shall be paid to a registrar, and if the master or owner of the ship fails without reasonable cause so to pay the fine he is guilty of an offence; and
- (c) an act of misconduct for which a fine has been inflicted and paid by or deducted from the wages of the seaman shall not be otherwise punished under this Act.

134 Persuasion to desert

A person in guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of five thousand CFA Franc who by means persuades a seaman

- (a) to neglect or refuse to join or proceed to sea in ship,
- (b) to desert from his ship, or
- (c) otherwise to absent himself from his duty.

135 Penalty for stowaways

- (1) A person who secretes himself and goes to sea in a ship without the consent of
 - (a) the owner or master,
 - (b) the person in charge of the ship, or
 - (c) any other person entitled to give that consent, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine twenty five thousand CFA Franc or to imprisonment for three months or to both.
- (2) If a person goes to sea in a ship without any consent mentioned in subsection (1), then, so long as he remains in the ship, that person
 - (a) belongs to the ship
 - (b) is subject to the same laws and regulations for preserving discipline, and

- (c) is subject to the same fines and punishment for offence constituting or tending to a breach of discipline, as if he were a member of the crew and had signed the crew agreement.

Official log-book

136 Official log-book

- (1) An official log-book in a prescribed form must be kept in every Equatorial Guinean ship of over 500 gross registered tons.
- (2) The Minister may make regulations prescribing
 - (a) the form of official log-books,
 - (b) the particulars to be entered in official log-books,
 - (c) the person by whom such entries to be made, signed or witnessed, and
 - (d) the procedure to be followed in the making of such entries and in their amendment or cancellation.
- (3) The official log-book may, at the discretion of the master, be kept distinct from or united with the ordinary ship's log, but in all cases the spaces in the official log-book must be duly filled up.
- (4) An entry required to be made in an official log-book
 - (a) shall be made at soon as possible after the occurrence to which it relates;
 - (b) if it is not made on the same day as the occurrence it must be made and dated to show the dates of the occurrence and the entry respecting it; and
 - (c) if it is made in respect of an occurrence happening before the

arrival of the ship at her final port of discharge, it shall not be made more than twenty-four hours after that arrival.

- (5) Every entry in the official log-book must be signed by the master and by an officier or some other member of the crew, and if it is an entry of illness, injury or death, it must also be signed by the medical practitioner on board, if any.
- (6) Every entry made in an official log-book in the manner provided by this Act is admissible in evidence to prove the fact stated therein.

137 Entries in official log-book

The master of a ship for which an official log-book is kept shall, subject to any regulations made under section 136, enter or cause to be entered in the log-book particulars of

- (a) every conviction by a court of a member of his crew and the punishment inflicted;
- (b) every offence committed by a member of his crew for which it is intended to prosecute or to make a forfeitures or to impose a fine, together with the statement concerning the furnishing of a copy, or reading over of the entry and concerning the reply, if any, made to the charge, as required by this Act;
- (c) every offence for which punishment is inflicted on board, and the punishment inflicted;
- (d) the conduct, character and qualifications of each of his crew or a statement that he declines to give an opinion on these particulars;
- (e) every case of illness or injury happening to a member of the crew, with the nature thereof and the medical treatment given,

if any;

- (f) every refusal of a member of the crew to take antiscorbutics or medicines;
- (g) every birth and death happening on board his ship;
- (h) every marriage taking place on board; with the names and ages of the parties;
- (i) the name of every seaman who ceases to be a member of the crew otherwise than by death, with the place, time, manner and cause thereof;
- (j) the wages due to any seaman who dies during the voyages, and the gross amount of all deductions to be made from those wages;
- (k) the sale of the effects of any seaman who dies during the voyage, with a statement of each article sold and the sum received for it;
- (l) every collision with any other ship and circumstances in which it occurred;
- (m) the date and time of posting up in the ship of a notice containing particulars of the ship's draught and freeboard; and
- (n) any matter directed by this Act to be entered.

138 Copy of official log-book

- (1) The master of every Equatorial Guinean foreign-going ship shall, upon the ship's arrival at her final port of destination or upon the discharge of the crew, whichever first happens, deliver the official log-book of the voyage to the Director and deliver a copy thereof to the owner of the ship.
- (2) The owner shall retain the copy of the official log-book for a period of seven years after delivery and shall produce it

- on demand made therefor by a registrar or other proper officer.
- (3) The master or the owner of every Equatorial Guinean home-trade ship for which an official log-book is required to be kept, shall, within twenty-one days after the 30th June and the 31st December in each year, deliver the official log-book for the preceeding half year to the Director.
- (4) A master or owner of a ship who fails without reasonable cause to comply with this section is guilty of an offence.

139 Penalty

- (1) The master of an Equatorial Guinean ship is guilty of an offence when the official log-book of the ship is not kept in the manner required by this Act, or if an entry directed by this Act to be made therein is not made at the time and in the manner directed by this Act.
- (2) A person is guilty of an offence who in an official log-book makes, in respect of an occurrence that took place before the arrival of the ship at her final port of discharge, an entry thereof more than twenty-four hours after that arrival.
- (3) A person is guilty of an offence who wilfully
- (a) destroys, omits, alters, or renders illegible any entry in an official log-book, or
- (b) makes a false or fraudulent entry in or omission from an official log-book.

Returns and Delivery of Documents

140 List of crew

- (1) Every master of an Equatorial Guinean ship shall make out and

sign a list (in this Act referred to as the "list of the crew") in an approved form contain the following particulars:

- (a) the number and date of the ships register and her net register tonnage;
- (b) the length and general nature of the voyage or employment;
- (c) the names, ages and places of birth of all the crew, their ratings on board, their last ships or other employments and the dates and places of their joining the ship;
- (d) the names of any of the crew who have ceased to belong to the ship, with the times, places, causes and circumstances thereof;
- (e) the wages due at the time of death to any of the crew who have died;
- (f) particulars of the property belonging to any of the crew who have died, with a statement of the manner in which the property has been dealt with, and the money for which any part of it has been sold; and
- (g) details of any marriage that takes place on board, with the date thereof and the names and ages of the parties.

(2) The list of the crew,

- (a) in the case of a foreign-going ship, shall be delivered or transmitted by the master
 - (i) within forty-eight hours after the arrival of the ship at her final port of destination in Equatorial Guinea, or
 - (ii) upon the discharge of the crew, whichever first happens, to the owner of the ship who shall retain the list for a period of seven years after receipt and who shall produce the same on demand made therefor by a registrar or other

proper officer; and

- (b) in the case of a home-trade ship, shall be delivered or transmitted by the master or owner to the Director on or within twenty-one days after the 30th June and the 31th December in each year.
- (3) Where an Equatorial Guinean ship is lost or abandoned, the ship's master or owner shall, if practicable and as soon as possible deliver a registrar the list of the crew duly made out to the time of the loss
- (4) This section does not apply to ships of under 200 gross register tons.
- (5) For the avoidance of doubt "crew" in this section includes the master of the ship and any apprentices aboard ship.

141 Documents to be transferred

Equatorial Guinean ship is removed or suspended or for any other reason quits the ship and is succeeded in the command by some other person, he shall deliver to his successor the certificate of registration and the various documents relating to the navigation of the ship and to its crew that are in his custody; and his successor shall immediately on assuming the command of the ship enter in the official log-book a list of the documents so delivered to him.

142 Returns of births and deaths

- (1) The master of an Equatorial Guinean ship upon its arrival at a port, or at such other time and place as the Director prescribes, a return of the facts recorded by the master in respect of a birth or death on board the ship,

- (a) to the Director if the ship is in Equatorial Guinea, or
- (b) to a registrar or consular officer, if the ship is elsewhere.
- (2) When the return is made elsewhere than in Equatorial Guinea, the registrar or consular officer must send a certified copy of the return to the Director,
- (3) The Director shall cause the information contained in the return or copy thereof to be sent to the authority having responsibility for the registration of births and deaths.

Relief and Repatriation

143 Repatriation of seaman

- (1) Except as otherwise provided in this Act, it is an implied term of every agreement entered into the employment of a seaman in an Equatorial Guinean ship that, if the agreement terminates at a port other than the port of engagement the seaman will be returned to a proper return port at the expense of the master or owner of the ship.
- (2) The master or owner of the ship, whether principal or agent, shall make such arrangements as are necessary and defray all expenses incurred for the return of a seaman pursuant to subsection (1).
- (3) The responsibility of the master or owner under this section includes as obligation
 - (a) to pay the cost of maintenance and medical treatment that is necessary for the seaman until his arrival at his proper return port, and
 - (b) to ensure that the seaman does not become a charge upon the Government of Equatorial Guinea.

- (4) Subsection (1) applies whether an agreement terminates
- (a) by effluxion of time,
 - (b) by an act of the parties,
 - (c) by shipwreck,
 - (d) by sale of the ship,
 - (e) by the inability of the seaman to proceed in the ship by reason of sickness or injury, or
 - (f) by any other cause.

144 Exemption from liability

- (1) A seaman who has been left behind or discharged his ship as a result of his
 - (a) desertion,
 - (b) imprisonment, or
 - (c) inability to proceed to his ship because of a sickness or infirmity that was wilfully concealed at the time of his engagement, is not entitled to be returned under section 143 at the expense of the master or owner,
- (2) Notwithstanding subsection (1) the master of the ship from which a seaman mentioned in that subsection has been left behind or discharged, or the owner of the ship whether principal or agent shall make all arrangements necessary to defray all expenses incurred for the return of the seaman to a proper return port as if the seaman were entitled thereto.
- (3) The master or owner may be reimbursed any expenses incurred pursuant to subsection (2) out of any wages owing to the seaman at the time the seaman left the ship or out of the proceeds from the sale of any of the seaman's effects left on board

the ship, or if this is not sufficient, the master or owner may be reimbursed by ordinary process of law.

- (4) Notwithstanding subsection (1) or (3), the master and owner of the ship are bound to ensure that the seaman does not become a charge upon the government.

145 Duty of registrar etc.

- (1) When a seaman is to be left behind or discharged from his ship at a port other than his port of engagement, a registrar or consular officer may demand from the master or the owner, whether principal or agent, a guarantee for the proper discharge of any obligations imposed by section 143 or 144.
- (2) If a guarantee required under this section is refused the registrar or consular officer may withhold his consent to the discharge of the seaman concerned.

146 Effect of workmen's compensation

When a seaman is eligible to receive and receives medical aid or periodical payments at the expense of his employer under the terms of any enactment providing for compensation to injured or sick workers, the receipt thereof

- (a) removes any right of the seaman to receive medical treatment under section 143, to the extent that he receives that medical aid, and
- (b) remove any right of the saman to receive maintenance under section 143, to the extent and for so long as he receives the periodical payments.

147 Application to foreign ships

Section 143 to 145 apply in respect of a foreign ship that

engages a seaman in Equatorial Guinea; and "owner" in such a case includes any person appointed or nominated by the owner, or the charterer if the ship is on demise charter, to act as his agent and who was so acting at the time the seaman was engaged.

148 Wages etc. of seaman left behind

- (1) Where a seaman belonging to an Equatorial Guinean ship is left at a place other than a proper return port, the master of the ship shall, subject to this section and as soon as practicable, enter in the official log-book a statement of the effects left on board by the seaman and an account of wages due to him at the time when was left behind.
- (2) On the termination of the voyage during which the seaman was left behind, the master shall furnish to a registrar or consular officer, within forty-eight hours after the arrival of the ship at the port at which the voyage terminates, a delivery account and retention account.
- (3) The master shall, if required by the registrar or consular officer, furnish such vouchers as may be reasonably required to verify the delivery and retention accounts.
- (4) The master of a ship shall deliver to a registrar or consular officer, if he will receive them, the effects of a seaman as shown in a delivery account, and subject to any reimbursement allowed under section (5), the amount due on account of wages as shown in that account, and the registrar or consular officer shall give to the master a receipt for any effects or amount so delivered.

- *
- (5) The master of a ship is entitled to retain out of the wages any sums shown in a retention account that appear to a registrar or consular officer to be owing or payable to the master of the ship; and for that purpose the registrar or consular officer must allow those sums to be retained by the master out of the amount due on account of wages shown in the delivery account, so far as that amount is not sufficient, to be raised and paid to the master out of the effects.
- (6) Before allowing any sum to be retained or to be raised and paid, a registrar or consular officer may require that evidence be provided by statutory declaration or otherwise that the sums are owing or payable to the master of the ship.
- (7) The registrar or consular officer shall deliver the remainder of the wages and effects to such person at such time and in such manner as the Minister requires, and shall render such accounts in respect thereof as the Minister may direct.
- (8) In this section
- (a) "delivery account" an account of the effects and wages of a seaman left behind or owing at the time a seaman leaves or is discharged from the ship; and
- (b) "retention account" means an account of any expenses caused to the master or owner of a ship due to his desertion, neglect to join his ship or conduct constituting an offence under section 123 or 124, including, in the case of a seaman who is not entitled to be repatriated at the expense of the master or owner of the ship, any provision made for the return port.

149 Liability of master.

The master of an Equatorial Guinean ship is not liable for

any loss of effects or for any damage to the effects of a seaman left behind or discharged at a port other than his proper return port, if the master proves to a registrar or consular officer that the loss or damage occurred without his neglect or consent after the seaman left his ship.

150 Liability of Government

- (1) The Government of Equatorial Guinea is not liable with respect to anything done under section 148, except that, if after the wages or effects of a seaman have been dealt with under section 148 any legal proceedings are taken in respect of those wages or effects or involving the forfeiture of those wages by the seaman against the master or owner of the ship or by the master or owner of the ship against the seaman, the Minister shall, if notice is given to him of the proceedings and a reasonable opportunity afforded him of appearing, comply with any order of the court made as respects the wages or effects remitted to him in respect of the voyage of the ship.
- (2) The Minister is entitled to appear and be heard in any proceedings referred to in subsection (1) or to be represented by any public officer in his Ministry or any public officer of the government.
- (3) The Minister may, if and so far as he thinks fit, meet any claim made by a seaman against the master or owner of the ship in respect of any wages or effects dealt with under section 148 although legal proceedings are not actually taken in respect thereof, if the Minister has given notice to the master or owner of the ship and the master or owner of the ship

has not given written notice of objection within ten days of the notice being give

- (4) For the purpose of this section, any legal proceedings taken or any claim made by a person in whose favour an allotment note has been made are to be treated as proceedings taken or a claim made by the seaman.

151 Payment to government

- (1) Any sums remitted under section 148 or arising from the sale of effects under that section, and not disposed of in accordance with that section, shall be paid to the government of Equatorial Guinea.
- (2) The master of a ship who without reasonable cause contravenes section 148 or 151 is guilty of an offence without affecting any other ability to which the ship might be subject.

152 Non application of section 148

Section 148 does not apply in the case of an absent seaman when

- (a) the master of a ship satisfies a registrar or consular officer that none of the effects of the seaman have to his knowledge been left on board the ship and that he has paid all wages due to the seaman;
- (b) the amounts of wages earned by the seaman, after taking into account any deduction made in respect of allotment or advances for which provision is made by the crew agreement, appears from the agreement to be less than five thousand CFA Franc.
- (c) the master of the ship satisfies a registrar or consular officer that the net account due to the seaman on account of wages, after taking into account any deductions lawfully made

in respect of allotments, advances or otherwise, is less than twenty-two thousand eight-hundred CFA Franc

- (d) the question of the forfeiture of the wages and effects of the seaman has been dealt within proceedings lawfully instituted before the termination of the voyage or within forty-eight hours of the arrival of the ship at the port at which the voyage terminates.

153 Effects of seaman

- (1) The effects of a seaman described in section 145 may be sold by a registrar or consular officer in such manner as he thinks fit when they are delivered to him unless the Minister directs to the contrary.
- (2) If the effects are not sold pursuant to subsection (1), they may be sold by the Minister as and when he thinks fit unless they are delivered to the seaman.
- (3) For the purposes of this section and section 148 to 152, "effects" includes the proceeds of any sale of the effects of seaman.

154 Certificate of discharge

Where the master of an Equatorial Guinean ship discharges a seaman, he shall give to that seaman a certificate of discharge in an approved form.

155 Return from service

- (1) Where during the currency of his agreement the service of a seaman belonging to an Equatorial Guinean ship terminates otherwise than by the consent of the seaman, the master of the ship, in addition to:

- to
- (a) giving the seaman a certificate of discharge required by this part, and
 - (b) paying to the seaman the wages to which he is entitled, make adequate provision in accordance with this Act for maintenance and return of the seaman to a proper return port; and the master shall request a registrar or consular officer to endorse the particulars of any provision so made upon the crew agreement of the ship that the seaman is leaving.
- (2) If a master fails without reasonable cause to comply with subsection (1), the expenses of maintenance and of the journey to the proper return port
- (a) if defrayed by the seaman, is recoverable as wages due to him; and
 - (b) if defrayed by a registrar or consular officer or any other person, is a charge upon the ship to which the seaman belonged.
- (3) A charge upon a ship under subsection (2) may also be recovered from
- (a) the person who is the owner of the ship for the time being, if the ship has been lost, from the person who was the owner of the ship at the time of the loss,
 - (c) if the ship has been transferred to some person, from the owner for the time being, or
 - (d) from the person who was the owner of the ship at the time of the transfer, at the suit of the registrar or consular officer or other person defraying the expenses, or, if the expenses, have been allowed out of public money, as a debt to the State either by ordinary process of law or in the court and in the

manner in which wages are recoverable by a seaman,

156 Discharge on ownership change

- (1) Where an Equatorial Guinean ship is transferred or disposed of any seaman belonging to that ship shall be discharged unless he consents in writing to complete the voyage of the ship if it is continued.
- (2) Where a seaman is discharged under this section the provisions of this part relating to the certificate of discharge and the return of the seaman to a proper return port apply as if his service had terminated otherwise than by his consent to be discharged during the currency of the agreement.

157 Certificate when seaman is left behind

- (1) The master of an Equatorial Guinean ship shall not leave a seaman behind at any foreign port or place except when the seaman is discharged in accordance with this Act, unless the master has had the certificate of a registrar or consular officer endorsed on the crew agreement certifying the cause is unfitness or inability to proceed to sea, desertion, disappearance or otherwise.
- (2) The registrar or consular officer to whom an application is made for a certificate under this section may examine the grounds on which a seaman is to be left behind; and, for the purpose, may if he thinks fit, administer oaths and grant or refuse the certificate as he thinks just, but a certificate may not be unreasonably withheld.

158 Offence

- (1) If the master of the ship fails to comply with section 156 or 157

he is, without limiting his liability under any other provision of this Act, guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of twenty five thousand CFA. Franc

(2) In a prosecution for an offence under section 156 or 157, the onus is upon the master of the ship to prove that the certificate

(a) was obtained, or

(b) could not be obtained without unreasonable delay to the ship, or

(c) was unreasonably withheld.

159 Account of wages

(1) Where a master of an Equatorial Guinean ship leaves a seaman behind at any foreign port or place on the ground of his unfitness or inability to proceed to sea the master shall deliver to the person signing the certificate required by section 157 a full and true account of the wages due to the seaman; if that person is a consular officer; the master shall deliver the account in duplicate.

(2) A master who fails without reasonable cause to deliver the account required under subsection (1) is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of thirty thousand CFA. Franc

160 Payment of wages

(1) The master shall pay to a consular officer the wages due to a seaman left behind on the ground of his unfitness or inability to proceed to sea, if the consular officer will receive the wages.

- (2) Where a payment is made under this section, the consular officer, if satisfied with the account, shall furnish a receipt for the payment.
- (3) A payment under this section shall be made, whenever practicable, in money, and when not so practicable by bills drawn on the owner of the ship.
- (4) A master who fails without reasonable cause to pay wages as provided by this section, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of thirty thousand CFA. Franc.

161 Application of wages

Where the wages due to a seaman left behind on the ground of his unfitness or inability to proceed to sea are paid to and accepted by a registrar or consular officer, that officer accepts them on condition that he deals with them in the following manner:

- (a) if the seaman subsequently obtains employment at or leaves the port at which the payment has been made, the officer will obtain out of the money any expenses such as the owner or master is by this Act required to defray, and pay the remainder to the seaman and deliver to him an account of the money received and expended on his behalf;
- (b) if the seaman dies before his ship leaves the port, the officer will deal with the money as part of the property of a deceased seaman; and
- (c) if the seaman is sent to a proper return port at the public expense under this Act, the officer will account for the money to the Minister, and after retaining any expenses duly

incurred in respect of the seaman except such expenses as the master or owner of the ship is required by this Act to defray, the money will be dealt with as wages of the seaman.

162 Relief of distressed seaman

(1) Where a seaman

- (a) is found in any place outside Equatorial Guinea after having been shipwrecked from an Equatorial Guinean ship, or
- (b) by reason of having been discharged or left behind from an Equatorial Guinean ship in any place outside Equatorial Guinea is in distress in that place, a registrar or consular officer may provide relief to that seaman in accordance with this Act.

(2) Relief is provided the seaman when provision is made

- (a) for the return of the seaman at the expense of the Government of Equatorial Guinea to a proper return port and also for his necessary clothing and maintenance until his departure for such a port;
 - (b) in case of death, for burial expenses; and
 - (c) in addition in the case of a shipwrecked seaman, for the repayment of any expenses incurred in his conveyance to port after his shipwreck and his maintenance while being conveyed.
- (3) A seaman for whom relief is provided under paragraph (a) of subsection (1) is included within the expression "distressed seaman" in this Act.

163 Repayment of relief and return

- (1) Where any expenses are incurred by a consular officer on behalf of the Government of Equatorial Guinea section 162 or are incurred by the government of a foreign country and are repaid to such foreign country by the Government of Equatorial Guinea,

the Minister may pay to the consular officer or foreign government the amount of the expenses out of any money available for the purpose or out of any money appropriated for that purpose by parliament.

- (2) Any or all money paid by the Minister under subsection (1), together with the wages, if any, due to a distressed seaman, is a charge upon the ship to which the seaman belonged, and is a debt due to the Government of Equatorial Guinea
 - (a) from the master or owner of the ship at the time of the loss,
 - (b) if the ship has been transferred, either from the owner for the time being or from the person who was the owner of the ship at the time of the transfer and
 - (c) if the ship is a foreign ship, also from the person, whether principal or agent, who engaged the seaman for service in the ship.
- (3) A debt under this section, in addition to any fines and consular fees incurred, may be recovered by the Minister on behalf of the Government of Equatorial Guinea either by ordinary process of law or in the court and manner in which wages are coverable by seaman.
- (4) In any proceeding for recovery of a debt under this section, the production of an official account of the expenses furnished in accordance with this Act, and proof of payment of the expenses by or on behalf of the Government of Equatorial - Guinea is prima facie proof that the expenses were incurred or repaid under this Act by or on behalf of that government.

164 Forcing ashore

A person is guilty of an offence who, being the master or crew

of an Equatorial Guinean ship, wrongfully forces a seaman on to shore and leaves him behind, or otherwise causes a seaman to be wrongfully left behind at any place.

165 Proper return port

For the purposes of this part, either the port at which a seaman was shipped, or a port in the country to which he belonged, or in the case of a discharged seaman; some port agreed to by the seaman at the time of his discharge, is a proper return port; but in the case of a seaman shipped in Equatorial Guinea, the return port is Freetown unless otherwise agreed to by him at the time of his discharge

166 Manner of return

- (1) A seaman may be sent to a proper return port by any reasonable route.
- (2) Provision may be made for the return of a seaman,
 - (a) if he is fit for work, by providing him with suitable employment on board a ship that is proceeding to a proper return port and that is in want of men to make up its complement, or
 - (b) if that is not practicable, by providing the seaman with a passage in any ship or aircraft or in other public transport and by providing for his maintenance during journey,
- (3) Where the master of a ship is required under this part to provide for the return of a discharged seaman to a proper return port, the master may, instead of providing the seaman's passage or the expenses of his journey, deposit with a consular officer such sum as the consular officer considers sufficient to defray the expenses of the return of the seaman

to a proper return port.

- (4) Where a seaman is repatriated as a member of a crew, he is entitled to the appropriate remuneration for work done during the voyage.

167 Return of seaman

- (1) when any question arises as to what return port a seaman is to be sent, or as to the route by which he should be sent, the question shall be decided by a registrar or consular officer.
- (2) In deciding the question of a seaman's return port, the registrar or consular officer must have regard both
 - (a) to the convenience of the seaman and to the expense involved, and
 - (b) if it is the case, to the fact that a ship in want of men to make up its complement is about to proceed to a proper return port or to a port in the vicinity thereof.
- (3) Nothing in this section relieves the owner from the obligation and expense of returning the seaman to his proper return port.

168 Assistance by Minister

- (1) The Minister may, whenever he deems it necessary, spend money on the temporary relief in Equatorial Guinea, in such as he thinks advisable, of ship-wrecked, destitute or otherwise distressed seamen not otherwise entitled to relief under this Act or under the laws of the country to which their vessel belongs.
- (2) Any expenses incurred for ship-wrecked, destitute or otherwise distressed seaman under this section, must be repaid to the Minister by the master, owner or agent of the vessel to which

the distressed seaman belonged, and may be recovered by the Minister on behalf of the Government of Equatorial Guinea in the same manner as expenses incurred outside Equatorial Guinea for distressed seaman of Equatorial Guinea ships are recovered.

PART III

Passenger Ships

169 Regulations of passenger ship

The Minister may make regulations

- (a) respecting accomodation facilities and provisions on board passenger ships that carry passengers from or to Equatorial - guinea,
- (b) requiring the preparation and furnishing of particulars as to all passengers to or from Equarorial Guinea, and
- (c) regulating the number of passengers that a ship may carry from Equatorial Guinea, whether or not the ship is a passenger ship.

170 Offences on board passenger ships

- (1) Any person on board or attempting to board a passenger ship in Equatorial Guinea is guilty of an offence who,
 - (a) being drunk or disorderly, is requested by the owner or any person in his employment to leave the ship, and after having the amount of any fare paid by him, returned or tendered to him, does not leave ship;
 - (b) after warning by the master or other officer of the ship, molests or continues to molest any passenger;
 - (c) having gone on board the ship at any place and being requested, because the ship is full, by the owner or any person in his employment, to leave the ship before it has left that place, and having had the amount of any fare paid by him returned or tendered to him does not leave the ship;

- (e) having paid his fare for a certain distance, knowingly and wilfully proceeds in the ship beyond that distance without first paying the additional fare for the additional distance intending to avoid payment thereof;
 - (f) on arriving in a ship at a point to which he has paid his fare, knowingly and wilfully refuses or neglects to leave the ship;
 - (g) fails, when requested by the master or other officer thereof, either to pay his fare or exhibit such ticket or other receipts showing the payment of his fare as is usually given to persons travelling by and paying their fare for the ship; or
 - (h) wilfully does and causes to be done anything in such a manner as to obstruct or injure any part of the machinery or tackle of the ship, or to obstruct, impede or molest the crew or any of them in the navigation or management of the ship or otherwise in the execution of their duty on or about the ship.
- (2) A person is guilty of an offence who,
- (a) being drunk and disorderly, has been on that account refused admission to a passenger ship in Equatorial Guinea by the owner or any person in his employment and, after having the amount of any fare paid by him returned or tendered to him, nevertheless persists in attempting to enter the ship; or
 - (b) after having been refused admission to a passenger ship in Equatorial Guinea by the owner or person in his employment because the ship is full and having had the amount of any fare paid by him returned or tendered to him, nevertheless persists in attempting to enter the ship.

- (3) A person who is guilty of an offence under this section is liable on summary conviction to a fine of twenty five thousand CFA. Franc or to imprisonment for fourteen days or to both.

171 Ticket for passage

- (1) If any person receives money from another person for or in respect of a passage in a ship proceeding from Equatorial - Guinea, he shall give to the person paying the money a contract ticket signed by or on behalf of the owner or charterer of the ship.
- (2) A contract ticket required by this section must specify
- (a) the amount of the fare paid;
 - (b) the places between which the passenger is entitled to be carried;
 - (c) whether the passenger is entitled to food or will purchase or provide his own food for the journey;
 - (d) whether the passenger is to be berthed or unberthed;
 - (e) the amount of baggage the passenger is permitted to carry free of charge; and
 - (f) any other rights or obligations of the parties.
- (3) Any question that arises respecting the breach or non-performance of any stipulation in any contract ticket may, at the option of the passenger interested, be tried before a magistrate, and the magistrate may award the complainant such damages and costs as he thinks just, not exceeding three times the amount of the passage money specified in the contract ticket.

PART IV

SAFETY

172 Definitions

(1) In this Act,

(a) "load line certificate" means

(i) in relation to an Equatorial Guinean ship, an international load line certificate issued. in either case, under this section (1) or

(ii) in the case of a foreign ship, a certificate issued, by a foreign country to which the Load Line Convention applies;

(b) "Load Line Convention" means the international convention on Load Line of 1966, any amendments or replacements thereto in effect in respect of Equatorial Guinea;

(c) "load line ship" has the meaning given that phrase by section (1)

(d) "Safety Convention" means the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974, and any amendments or replacements thereto in effect in respect of Equatorial Guinea;

(e) "Safety Convention Certificate" means a certificate that is required to be issued to a safety convention ship that complies with the relevant provisions of the safety convention and includes

(i) a safety certificate;

(ii) a safety construction certificate;

(iii) a safety equipment certificate;

(iv) a safety radiotelegraphy certificate;

(v) a safety radiotelephony certificate; and

(vi) any similar certificate that is limited, modified or

restricted by an exemption certificate;

- (f) "Safety Convention ship" means a ship registered in a country to which the safety convention applies and "safety convention registered in such a country.

173 Appiontment of inspectors

- (1) The Minister may, either generally or in a particular case appoint at such places as he considers advisable nautical inspectors who must be persons duly qualified to inspect
 - (a) the boilers and machinery of motor ships;
 - (b) the equipment of ships, including ships tackle, furnishing and appurtenances;
 - (c) the hulls and superstructures of ships;
 - (d) the life-saving, fire fighting and other safety equipment of ships;
 - (e) the radiotelegraphy and radiotelephony installations of ships; or
 - (f) the stowage and manner of loading of ship's cargoes and the stowage of dangerous goods in vessels.
- (2) One person may be appointed as a nautical inspector in several capacities.
- (3) Unless otherwise stated, the survey and inspection of ships for the purposes of this part and the enforcement of the regulations under this part, must be carried out by inspectors.

174 Rights of inspectors

- (1) An inspector, in the exercise of his duties, may, at all reasonable times, go on board any ship in Equatorial Guinea, or any Equatorial Guinean ship wherever it may be, and inspect it or any of its machinery or equipment or any certificate of

a master, mate or engineer.

When

an inspector considers a ship unsafe or unfit to carry passengers in the case of a passenger ship, or the machinery or equipment defective in such a way as to expose persons on board to serious danger; or

an inspector finds that any provisions of this Act or any regulations made or deemed to be thereunder have not been complied with in respect of the ship and considers that the ship should not go to sea for that reason;

the inspector may, in the case of a foreign ship, cause it to be detained or, in the case of an Equatorial Guinean ship, suspend the certificate of registry of the ship, until he is satisfied that the ship can properly go to sea.

Where an inspector visits a ship, he may ask the owner or his agent, the master or chief engineer, or any other person on board and in charge of the ship, any question concerning any accident that has happened on the ship, as he thinks fit; and every such person shall fully and truly answer every such question.

An inspector may require that the machinery of a ship be put in motion so that he can satisfy himself about its condition.

5 Record of inspection

An inspector shall keep a record of the inspections he makes and the certificates he issues in such form and with such particulars respecting them as the Director may require.

An inspector shall furnish copies of his records and certificates and such other information pertaining to the duties of his office as the Director may require.

ty and Load Line Conventions

Regulations or safety conventions

The Minister may make such regulations as are necessary to give effect to the safety convention and the Load Line Convention.

Notice of countries

When the Minister is satisfied

that the government of any country has ratified, acceded to or denounced the safety convention or the Load Line convention, or

that the safety convention or the Load Line Convention has been applied or has ceased to apply to any country, the Minister may make a declaration to that effect by notice in the Gazette.

ection for Safety

Surveys of passenger ships

Every Equatorial Guinean ship shall be subjected to the following specified surveys namely:

a survey before the ship is put into service;

periodic surveys at intervals of not more than one year; and additional surveys as occasion arises.

Initial survey

The survey be made before a passenger ship is put into service that it includes a complete inspection of the hull, machinery and equipment.

The survey must be so made as to ensure that the arrangements,

material and scantlings of

- a) the hull,
- b) the boilers and other pressure vessels
- c) the main and auxiliary machinery
- d) the electrical installations,
- e) the radio installation,
- f) the radio installation in motor lifeboats,
- g) the portable radio apparatus for survival craft,
- h) the life-saving appliances,
- i) the fire detecting and extinguishing appliances,
- j) the pilot ladder and
- k) the other equipment,

fully comply with the requirements of the safety convention and with any regulations made under section 176 and

(3) The survey must also be so made as to ensure that

- (a) the workmanship of all parts of the hull and machinery and equipment is satisfactory, and
- (b) the ship is provided with such light and sound signals and distress signals as are required by the safety convention and the collision regulations.

180 Subsequent surveys

(1) The periodic surveys made of a passenger ship must be of such a nature as to ensure that

- (a) the hull,
- (b) the boilers and other pressure vessels,
- (c) the main and auxiliary machinery,
- (d) the electrical installation,

- (e) the radio installation ,
- (f) the radio installation in motor life boats,
- (g) the portable radio apparatus for survival craft,
- (h) the life-saving appliances
- (i) the fire detecting and extinguishing apparatus,
- (j) the pilot ladders, and
- (k) the other equipment,

are in a satisfactory condition and fit for the service for which they are intended and that they comply with the requirements of the safety convention and any regulations under section 176 and

181 Additional surveys

- (1) A survey, which may be either general or partial, as the circumstances require, must be made of a passenger ship every time
 - (a) an accident occurs on or to the ship,
 - (b) a defect is discovered that affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, or
 - (c) important repairs or renewals are made to the ship.
- (2) The survey must be so made as to ensure that
 - (a) the necessary repairs or renewals have been effectively made,
 - (b) the material and workmanship of the repairs or renewals are in all respects satisfactory, and
 - (c) the ship complies in all respects with the Safety Convention and the collision regulations and any regulations made under this Act.

181 Equatorial Guinean cargo ship survey

- (1) The hull, machinery and equipment of an Equatorial Guinean cargo ship must be surveyed on completion of the ship and thereafter at intervals of not more than four years.
- (2) The survey must be so made as to ensure that the arrangement, material and scantlings of
 - (a) the hull,
 - (b) the boilers and other pressure vessels,
 - (c) the main and auxiliary machinery,
 - (d) the electrical installation, and
 - (e) the other equipment,are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended.
- (3) The hull, machinery and equipment referred to in subsection (1) does not include items in respect of which there are issued
 - (a) cargo ship safety equipment certificates,
 - (b) cargo ship safety radiotelegraphy certificates, or
 - (c) cargo ship radiotelephony certificates.

183 Life-saving appliances; cargo ships

- (1) The life-saving appliances and fire-fighting appliances of Equatorial Guinean cargo ships must be surveyed before the ship is put into service and thereafter at intervals of not more than two years
- (2) The fire control plans in new Equatorial Guinean cargo ships, and the pilot ladders, light and sound signals and distress signals in new and existing Equatorial Guinean cargo ships must be included in the surveys for the purpose of ensuring

that they comply fully with the requirements of the Safety Convention and, where applicable, the collision regulations

184 Radio installation

The radio installations of Equatorial Guinean cargo ships and any radiotelegraph installation in a motor life-boat or any portable radio apparatus for survival craft that is carried in compliance with any regulation made under section 176 and must be surveyed before the ship may be put into service and thereafter at intervals of not more than one year.

185 Pleasure yeacht

Pleasure yachts are exmpt from the inspection required under 178 to 184.

186 Inspectors duty reports

- (1) When, after a survey is made in respect of a ship, the inspector who did the inspection is satisfied that he can with property do so, it becomes his duty to forward a report of his survey to the Director.
- (2) The report must contain a statement showing, in respect of the ship inspected,
 - (a) that the hull and machinery are sufficient for the service intended and in good condition
 - (b) that the hull and machinery are constructed, arranged and fitted in accordance with any regulations made under this part;
 - (c) that the equipment that is required under any regulations is on board and in good condition;
 - (d) that the master, mates and engineers are persons duly certificated as required under this Act and that the crew is sufficient and efficient;

- (e) the class of voyage for which the ship is fit to play and the time, if less than one year, for which the hull, equipment and machinery will be sufficient;
- (f) if the ship is a passenger ship, the number of passengers that may be carried thereby; and
- (g) the steam pressure that may be carried on the boilers.

Safety Regulations

187 Safety regulations

The Minister may make regulations respecting

- (a) the construction of hulls including their subdivision into watertight compartments and the fitting of double-bottoms and fireresisting doors;
- (b) the construction of machinery, with particular reference to the testing of the main and auxiliary boilers, connections, steam pipes and high pressure vessels, and the fuel tanks for internal combustion engines;
- (c) the construction of equipment and the class and quantity of various types of equipment to be carried in any vessel, including the marking of boats, life boats and buoyant apparatus;
- (d) compasses, sounding apparatus and other navigating appliances;
- (e) propelling power and the appliances and fitting for steering;
- (f) stability, and the data relating thereto to be supplied to the master of a motor ship;
- (g) the marking of subdivision load lines on passenger motor ships;
- (h) the provisions to be made for mustering the passengers, and crew for abandoning ship, including the lighting of decks.

- passage ways and similar parts of the ship, and the provision of proper means of escape from the various parts of the ship;
- (i) passenger accomodation and the number of passengers allowed to be carried;
 - (j) the production of plans and documentary evidence showing the construction of hulls, machinery and equipment, the subdivision of hulls into water-tight compartments, the arrangement of passenger accomodation and like information necessary to decide on the fitness of a motor ship for any particular service;
 - (k) the inspection of the hulls, equipment and machinery of motor ships and the extent to which inspection is to be carried out having due regard to the class of voyage on which a motor ship is to be engaged and the trade on which she is employed, and whether the ship is classed with a society or association, approved by the Minister for the classification and registry of shipping;
 - (l) the manning of motor ship, the number of certificated life-boat men to be carried and the qualifications for and the granting of certificates to life-boat men;
 - (m) the carrying of line-throwing apparatus;
 - (n) precautions against fire and damage control plans;
 - (o) the holding of periodic boat and fire drills;
 - (p) the provision of pilot ladders on ships;
 - (q) the lights to be carried and used;
 - (r) the signals to be carried and used;
 - (s) the steering and sailing rules to be observed;
 - (t) the radio apparatus and the number of radio operations to be

carried in various classes of ships and the hours of duty of such radio operators; and

- (u) the carrying of such charts, directions or information as the Minister considers necessary or expedient for the safe operation of ships, either at all times or on specified voyages.

Issue of Certificates

188 Certificate to passenger or cargo ship

- (1) Where an Equatorial Guinean ship, being a Safety Convention ship, is intended to carry more than twelve passengers on an international voyage and the Director, on receipt of the report of inspection provided for under section 186, is satisfied that all relevant provisions of this Act have been complied with, the appropriate safety convention certificate or certificates and an inspection certificate shall be issued under this Act in respect of that ship,
- (2) Where an Equatorial Guinean ship, being a cargo exceeding 500 gross register tons, is intended to be employed on an international voyage and an inspector is satisfied that all relevant provisions of this Act have been complied with, the appropriate safety convention certificate or certificates and an inspection certificate shall be issued under this Act in respect of that ship.

189 Local safety certificate

The Minister may make regulations prescribing safety requirements, and providing for the issue of local safety certificates, in respect of

- (a) any ship or ship to which the Safety Convention does not apply; and
- (b) for matters for which the Safety Convention does not expressly provide in respect of any ship or class of ship to which that convention applies.

190 Posting of certificate

- (1) On receipt of an inspection certificate or a local safety certificate or a Safety Convention certificate, the owner or master shall cause the certificate or certificates to be posted up in some conspicuous place on board the ship for the information of all on board; and the certificate or certificates shall be kept so posted while they are in force and the ship is in use.
- (2) A certificate is in force for the period specified therein or until notice is given by the Director to the owner or master that the certificate has been cancelled.

191 Certificates by other governments

- (1) The Minister may request the government of a country to which the Safety Convention applies to issue in respect of an Equatorial Guinean ship any certificate provided by the Safety Convention.
- (2) A certificate issued in pursuance of a request under subsection (1) and containing a statement that it has been so issued has effect for the purposes of this Act as if it had been issued here under.

192 Certificates to non Equatorial Guinean ships

- (1) The Minister, at the request of the government of a country to

which the Safety Convention applies, may cause any certificate provided for by the Safety Convention to be issued in respect of that country, if he is satisfied in like manner as in the case of an Equatorial Guinean ship that the certificate can properly be issued.

- (2) When a certificate is issued on a request under subsection (1) it must contain a statement that it has been so issued.
- (3) A valid Safety Convention certificate issued in respect of a ship by the government of a country to which the ship belongs has, subject to any regulations made by the Minister, the same effect in Equatorial Guinea as a corresponding certificate issued in respect of an Equatorial Guinean ship under this Act.

Proceeding to Sea

193 Production of certificate

- (1) The master of a Safety Convention ship that is not an Equatorial Guinean ship and for which a clearance is demanded in respect of an international voyage shall produce to a Customs officer a valid Safety Convention certificate, and if the Safety Convention certificate is qualified the master shall show that the corresponding exemption certificate has been issued.
- (2) A clearance shall not be granted, and the ship shall be detained, until the appropriate certificates are produced.

194 Equatorial Guinean ship and Certificate

The Master of

- (a) an Equatorial Guinean Safety Convention ship, or

- (b) an Equatorial Guinean ship that required to possess a local safety certificate, shall in respect of every international voyage, produce to the Customs officer from whom a clearance is demanded a valid Safety Convention certificate or local Safety Certificate, as the case may be.

195 International voyage outside convention

- (1) Passenger ship, ship that is registered in a country to which the Safety Convention does not apply, and a cargo ship exceeding 500 register tons that is so registered, shall not proceed or attempt to proceed to sea on an international voyage from Equatorial Guinea until the ship has complied with such provisions of this Act respecting safety as apply to Equatorial - Guinean ships.
- (2) Notwithstanding subsection (1), the Director may authorise the clearance of any ship to which subsection (1) applies if he is satisfied that
- (a) no passengers are carried;
 - (b) the amount of cargo carried is not more that allows the ship to make a voyage in safety;
 - (c) the hull, boilers, machinery and equipment of the ship-are in good condition and sufficient for the voyage contemplated.

General Safety Precautions and Responsibilities

196 Qualification of crew

Every Equatorial Guinean ship shall be manned with a crew both sufficient and efficient, from the point of view of safety of life, for the purpose of the intended voyage and shall during the voyage be kept so manned.

197 Hazards to navigation

- (1) The master of an Equatorial Guinean ship on meeting with a dangerous condition, a dangerous derelict, a tropical storm or any other direct danger to navigation shall send information of it
 - (a) by all means of communication at his disposal and
 - (b) in accordance with any regulations that the Minister may make or adopt therefor, to ships in the vicinity or to such authorities on shore as are prescribed by those regulations.
- (2) The person in charge of a radio station in Equatorial Guinea or on board an Equatorial Guinean ship shall, on receiving a signal prescribed in the regulations for indicating that a message is about to be sent under this section, refrain from sending messages for a time sufficient to allow other stations to receive the message.
- (3) A transmission of messages in pursuance of this section shall be without charge.
- (4) For the purposes of this section,
 - (a) "tropical storm" means a hurricane, typhoon, cyclone, or other storm of a similar nature; and
 - (b) a master of a ship shall be deemed to have met with a tropical storm if he has reason to believe there is such a storm in his vicinity.

198 Distress signals

- (1) The Minister may make regulations prescribing what signals will be signals of distress and urgency; respectively for the purposes of this Act.

- (2) In regulations under this section, the Minister may further prescribe, so far as is necessary and expedient, the circumstances in which and the purposes for which any signals prescribed by the regulations are to be used and the circumstances in which the signals are to be revoked.

199 Abuse of distress signals

A master of a ship is guilty of an offence who uses or displays or causes or permits any person under his authority to use or display

- (a) any signal prescribed by regulations under section 188, otherwise than in the circumstances and for the purposes prescribed by the regulations;
- (b) any private signal, whether registered or not, that is liable to be mistaken for any signal so prescribed by the regulations.
- (2) In addition to any penalty imposed upon him on conviction he is liable to pay compensation for any labour undertaken, risk incurred or loss sustained in consequence of the signal having been supposed to be a signal or distress or urgency:
- (3) Compensation under subsection (2) is without affecting any other remedy, recoverable in the same manner as salvage is recoverable.

200 Obligation to assist in distress.

- (1) The Master of an Equatorial Guinean ship at sea or receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, informing them if possible that he is doing so.
- (2) If he is unable, or in the special circumstances of the case

considers it unreasonable or unnecessary, to proceed to the assistance of the persons in distress, he shall enter in the official logbook the reason for failing to proceed to the assistance of those persons.

- (3) The Master of any ship in distress may, after consultation so far as possible with the masters of the ship that answer his distress signal, requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance.
- (4) It is the duty of the master of an Equatorial Guinean ship that is requisitioned under subsection (3) to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

Prevention of Collisions

201 Giving helm orders

No person in an Equatorial Guinean ship shall, when the ship is going ahead,

- (a) give a helm or steering order containing the word "starboard" or "right" unless he intends that the head of the ship move to the right; or
- (b) give a helm or steering order containing the word "port" or "left" unless he intends that the head of the ship move to the left.

202 Collision regulations

- (1) The Minister may make regulations in this Act referred to as "collision regulations"
- (a) for the prevention of collision at sea;

- (b) respecting the lights to be carried and exhibited;
- (c) respecting the other signals to be carried and used; and
- (d) respecting the steering and sailing rules to be observed by ships.

(2) All owners and masters of ships, and of seaplanes and other craft when on or in close proximity to the water, shall obey the collision regulations and shall not carry or exhibit any lights or use any signals other than those required by regulations made under this part.

(3) When an infringement of the collision regulations is caused by the wilful default of a master or owner, the master or owner is guilty of an offence.

203 Presumption of fault

If any damage to property arises from the non-observance of the collision regulations, the damage is presumed to have been caused by the wilful default of the person in charge of the ship, seaplane or other craft at the time, unless it is shown to the satisfaction of a court that the circumstances of the case made a departure from the collision regulations necessary.

204 Assistance in collision

- (1) In every case of collision between two ships, it is the duty of the master or person in charge of each ship, if and so far as he can do so without danger to his own ship, crew and passengers, if any
 - (a) to render to the other ship, and to her master, crew and passengers, if any, such assistance as is practicable and necessary to preserve them from any danger caused by the collision, and to stay by the other ship until he has ascertained

that she has no need of further assistance; and

- (b) to give to the master or person in charge of the other ship the name of his own ship and the port to which she belongs, and also the names of the ports from which she comes and to which she is bound.

- (2) A master or person in charge of a ship who fails without reasonable cause to comply with this section is guilty of an offence.

205 Reporting of accidents

When an Equatorial Guinean ship has sustained or caused any accident occasioning loss of life or any serious injury to any person or has received any material damage affecting her sea-worthiness or her efficiency either in her hull or any part of her machinery the owner or master shall, as soon as possible after the happening of the accident or damage, transmit to the Minister, by letter signed by the owner or master, a report of the accident or damage and of its probable occasion, stating the name of the ship, her official number, if any, and the port to which she belongs.

Load Lines and Loading

206 Definitions on Load Line ships

- (1) Load Line ships are all ships other than
 - (a) existing ships of under 150 gross register tons;
 - (b) new ships of less than 25 metres in length;
 - (c) ships of war or coast guard ships;
 - (d) ships solely engaged in fishing; and
 - (e) pleasure yachts not engaged in trade.

- (2) For the purposes of this part, load line ships consist of
 - (a) international load line ships; that is to say, load line ships that carry cargo or passengers on international voyages; and
 - (b) local load line ships; that is to say, ships that are not international load line ship.
- (3) In the following provisions of this Act
 - (a) "contracting country" means a foreign country to which for the time being the Load Line Convention applies; and
 - (b) "Load Line Convention ships" means a ship that belong to a
- (4) In subsection (1)
 - (a) "new ship" refers to a ship whose keel is laid, or is at an equivalent stage of production, on or after the day this section comes into operation; and
 - (b) "existing ship" means a ship that is not a new ship.

207 Load Line regulations

- (1) The Minister may by regulations, in this Act called the "Load Line regulations", make provision, having regard to the Load Line Convention,
 - (a) for survey and determination of Load Line, including conditions of assignment of freeboard, freeboards and timber freeboards;
 - (b) specifying zones, areas and seasonal periods;
 - (c) for the issue of certificates and forms thereof; and
 - (d) for any other matter relating to Load Line.
- (2) In the Load Line regulations different provisions may be made in relation to any matter by reference to different descriptions of ships, different areas, different seasons of the year or any other different circumstances.

208 Compliance with regulations

- (1) Subject to any exemption conferred by or under this Act, it is unlawful for an Equatorial Guinean Load Line ship to proceed or attempt to proceed to sea unless
- (a) the ship has been surveyed in accordance with the Load Line regulations
 - (i) by a surveyor in the case of an international Load Line ship; or
 - (ii) in the case of a local Load Line ship, by an inspector;
 - (b) the ship complies with the conditions of assignment contained in the Load Line regulations;
 - (c) the ship is marked on each side with
 - (i) a deck mark; that is to say, a mark indicating the position of the uppermost complete deck as defined by the Load Line regulations, and
 - (ii) Load Lines, that is to say, lines indicating the several maximum depths to which the ship can be safely loaded in various circumstances prescribed by the Load Line regulations;
 - (d) the deck mark and the Load Lines are of the description required by the Load Line regulations, the deck mark is in the position required by those regulations, and the local lines are of the number required by such of those regulations as are applicable to the ship; and
 - (e) the Load Lines are in the position required by such of the Load Line regulations as are applicable to the ship.
- (2) Where any ship proceeds or attempts to proceed to sea in

contravention of this section

- (a) the master of the ship,
 - (b) the owner or charterer of the ship, and
 - (c) the agent of the ship, if he is privy to the contravention,
- are each guilty of an offence.

209 Submersion of Load Lines

- (1) An Equatorial Guinean Load Line ship shall not be so loaded to submerge the appropriate load line on each side of the ship in sea water when the ship has no list.
- (2) Where a ship is loaded in contravention of subsection (1),
 - (a) the master of the ship,
 - (b) the owner or charterer of the ship and
 - (c) the agent of the ship, if he is privy to the contravention,are each guilty of an offence.
- (3) In addition to any penalty that may otherwise be imposed upon a person convicted of an offence under subsection (2), he is liable to a fine of forty thousand CFA Franc for every inch or fraction of an inch by which the appropriate load line on each side of the ship was submerged or would have been submerged if the ship had been floating in sea water and had no list.
- (4) A registrar or an inspector may suspend the certificate of registry of a ship loaded in contravention of this section until the ship ceases to be so loaded.

210 Alteration or defacement of marks

A person is guilty of an offence

- (a) who, being the owner or master of an Equatorial Guinean Load

Line ship that has been marked in accordance with the requirements of this part, fails without reasonable cause to keep the ship so marked; or

- (b) who conceals, removes, alters, defaces, obliterates, or permits and person under his control to conceal, remove, alter, deface or obliterate, any mark placed on an Equatorial Guinean ship in accordance with the requirements of this part, except where he does so under the authority of a person empowered under the load line regulations to authorise him on that behalf.

211 Load Line certificate

- (1) Where an Equatorial Guinean Load Line has been surveyed and marked in accordance with the requirements of this part and the load line regulations and complies with the conditions of assignment to the extent required in her case by the load line regulations the owner of the ship is entitled on his application to have issued to him
 - (a) in the case of an international load line ship, a certificate to be known as an international load line certificate; or
 - (b) in the case of a local load line ship, a certificate to be known as a local load line certificate.
- (2) Load Line certificates must be in the prescribed form and issued
 - (a) in the case of an international load line certificate, by the Minister or by a classification society; and
 - (b) in the case of a local load line certificate, by the Minister.
- (3) The Minister may request the government of a contracting country to issue a load line certificate to an Equatorial - Guinean load line ship; and a certificate issued in pursuance

of such request and containing a statement that it was so issued has effect, for all purposes, as if it had been issued under subsection (1).

- (4) Where a valid load line certificate issued under subsection (3) is produced in respect of an Equatorial Guinean ship, the ship shall be deemed, for the purposes of this part,
- (a) to have been surveyed under the load line regulations, and
 - (b) to be marked as required by section 202, if the deck mark and load line correspond with the positions specified in the certificate.

212 Renewal of certificates

- (1) After a survey that is not less thorough than the survey required by the load line regulations before the issue of the certificate, a load line certificate may be renewed from time to time and by an authority authorised to issued such a certificate for such period, not exceeding five years on any occasion, as the authority that is renewing the certificate thinks fit.
- (2) Every load line certificate that is not renewed in accordance with subsection (1) expires at the end of such period, not exceeding five years from the date of its issue, as specified therein.

213 Cancellation of certificate

The Minister shall cancel a load line certificate in force in respect of a ship, if he has reason to believe that

- (a) material alterations have taken place in the hull or superstructure of the ship that affect the position of the load line; or

- (b) fittings and appliances for the protection of openings, guard rails, the freeing ports or the means of access to the crew's quarters have not been maintained on the ship in as effective a condition as they were in when the certificate was issued.

214 Periodic Load line surveys

- (1) For the purpose of determining whether the load line certificate should be cancelled under section, 213, the owner of a ship in respect of which a load line certificate is in force shall cause the ship to be surveyed in the manner prescribed by the by the load line regulations one at least each year, or within any extended period under section (2), after the issue of the certificate.
- (2) If the ship is not surveyed as required by subsection (1), the Minister shall cancel the certificate; but the Minister may, if he thinks fit in any particular case, extend the period of one year mentioned in subsection (1).

215 Certificate to be surrendered

- (1) Where a load line certificate has expired or been cancelled, the Minister may require the owner or master of the ship to which the certificate relates to deliver up the certificate as the Minister directs.
- (2) The Minister may suspend the certificate of registry of the ship until such requirement has been complied with.
- (3) The owner or master who fails without reasonable cause to comply with a requirement under subsection (1) is guilty of an offence.

216 Ship without certificate

- (1) Subject to any exemption conferred by or under this Act, an Equatorial Guinean load line ship shall not proceed or attempt to proceed to sea unless the appropriate load line certificate is in force in respect of the ship.
- (2) The master of an Equatorial Guinean load line ship shall produce to the Customs officer from whom a clearance of the ship is demanded the load line certificate that is required by this Act to be in force when the ship proceeds to sea.
- (3) A clearance may not be granted, and the ship shall be detained until the certificate is produced as required under subsection (2).

217 Certificate display and entry

- (1) Where a load line certificate has been issued in respect of an Equatorial Guinean load line.
 - (a) the owner or master of the ship shall, forthwith of the receipt of the certificate, cause it to be framed and posted up in some conspicuous place on board the ship and to be kept so framed and posted up and legible so long as the certificate remains in force and the ship in; and
 - (b) the master of the ship, before making any other entry in any official log-book, shall enter the particulars as to the position of the deck mark and load lines specified in the certificate.
- (2) Before an Equatorial Guinean load line ship leaves any dock, harbour or other place for the purpose of proceeding to sea, the master thereof shall

- (a) enter into the official log-book such particulars, relating to the depth to which the ship is for the time being loaded, as the local line regulations require to be entered; and
 - (b) cause a notice, in such form and containing such particulars as the load line regulations require, to be posted up in a conspicuous place on board the ship and to be kept so posted up and legible until the ship arrives at some other dock, harbour or place.
- (3) The Minister may exempt any local load line ship, or class of such ships, from the requirement of subsection 2 (b).

218 Particulars in crew agreement

Before a crew agreement of an Equatorial Guinean load line ship is signed by any member of the crew, the master of the ship shall insert in the agreement the particulars as to the position of the deck mark and load lines specified in the certificate.

Load Line Convention ships not Registered in Equatorial Guinea

219 Certificate of foreign ships

- (1) The Minister may, at the request of the government of a country, issue a load line certificate in respect of an international load line ship of that country, if he is satisfied in like manner as in the case of an Equatorial Guinean ship, that the certificate can properly be issued.
- (2) Where a certificate is issued on a request under this section it must contain a statement that it has been so issued.

220 Validity of certificates

- (1) With a view to determining the validity in Equatorial Guinea of certificates purporting to have been issued in accordance with the Load Line Convention ships, the Minister may make such regulations as are necessary for the purpose of giving effect to Article 17 of the Load line Convention.
- (2) For the purposes of the provisions of this part relating to foreign Load Line Convention ships a "valid Load Line certificate" means a certificate complying with such of those regulations made under subsection (1) as are applicable in the circumstances.

221 Inspection of foreign ships

- (1) For the purpose of demanding production of its load line certificate, an inspector may go on board any foreign Load Line Convention ship that is in Equatorial Guinea.
- (2) Where a valid Load Line certificate is produced to an inspector, the inspector's powers of inspecting the ship with respect to load line are limited to ensuring;
 - (a) that the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
 - (b) that the position of the load lines on the ship corresponds with the position specified in the certificate;
 - (c) that no material alterations have taken place in the hull or superstructure of the ship that affect the position of the load lines; and
 - (d) that the fittings and appliances for the protection of openings, the guard rails, the freeing ports and the means of access

to the crews quarters have been maintained on the ship in as effective a condition as they were when the certificate was issued.

- (3) Where it is found on any inspection under this section that a ship is loaded beyond the limits allowed by the certificate, the ship may be detained and subsections 209 (2) and (3) apply in respect thereof.
- (4) Where it is found on any inspection under this section that the load lines on the ship are not in the position specified in the certificate, the ship may be detained until the matter has been rectified to the satisfaction of the inspector.
- (5) Where a valid load line certificate is not produced to an inspector on demand. the inspector may for the purpose of seeing that this part has been complied with, inspect the ship as if the ship were an Equatorial Guinean ship.
- (6) For the purposes of this section a ship is loaded beyond the limits allowed by the certificate if she is so loaded as to submerge the appropriate load line on each side of the ship in salt water when the ship has no list; that is to say, the load line appearing by the certificate to indicate the maximum depth to which the ship is for the time being entitled to be loaded under the Load Line Convention.

222 Production of certificate

- (1) The master of a foreign Load Line Convention ship shall produce a valid load line certificate to the customs officer from whom a clearance for the ship from Equatorial Guinea is demanded.

- (2) A clearance may not be granted and the ship may be detained, until the certificate required by subsection (1) is so produced.

223 Deck cargo regulations

- (1) The Minister may make regulations, in this section called the "deck cargo regulations", prescribing the requirements to be complied with when cargo is carried in any uncovered space on the deck of a load line ship.
- (2) Different requirements may be prescribed in the deck cargo regulations in relation to different descriptions of cargo, different voyages or classes of voyage, different seasons of the year or any other different circumstances.
- (3) If the load line regulations provide, either generally or in particular cases or classes of cases, for assigning special freeboards to ships that are to have effect only where timber is carried as a deck cargo, then without affecting the generality of subsection (1), the deck cargo regulations may prescribe special requirements to be complied within circumstances where any such special freeboard has effect; and in prescribing such special circumstances the Minister must have regard in particular to chapter IV of the Load Line Convention.

224 Offence against regulations

- (1) If any of the provisions of the deck cargo regulations are contravened
- (a) in the case of an Equatorial Guinean ship; or
- (b) in the case of any other ship while the ship is in port in Equatorial Guinea, then subject to section 225, the master of the ship is guilty of an offence and liable on summary conviction

to a fine of a hundred thousand Franc CFA.

- (2) A ship described in subsection (1) is presumed for the purposes of section 236 to be unsafe by reason of improper loading.

225 Defence to contravention

Where a person is charged with an offence under 224, it is a defence for him to prove that the contravention was due solely to deviation or delay caused solely by stress of weather or other circumstances that neither the master nor the owner nor the charterer, if any, could have prevented or forestalled.

226 Securing compliance

For the purposes of securing compliance with the deck cargo regulations, an inspector may go on board any Equatorial Guinean ship, or any foreign ship that is in port in Equatorial Guinea, and inspect cargo in any uncovered space on her deck.

Carriage of Grain

227 Carriage of grain

- (1) Where grain is loaded on board on any Equatorial Guinean ship, all necessary and reasonable precautions shall be taken to prevent the grain shifting.
- (2) If the precautions required under subsection (1) are not taken, the owner, the master of the ship and any agent of the owner who was charged with sending the ship to sea laden with the grain, are each guilty of offence.
- (3) When the precautions required under subsection (1) are not taken in respect of a ship, the ship is presumed, for the

purposes of section 236, to be unsafe by reason of improper loading.

- (4) When any ship that has been loaded with grain outside Equatorial Guinea without the taking of all necessary and reasonable precautions to prevent the grain from shifting enters Equatorial Guinea so laden, the owner and master of the ship are each guilty of an offence.
- (5) A ship described in subsection (4) is presumed, for the purposes of section 236, to be unsafe because of improper loading.
- (6) Subsection (1) to (5) do not apply if the ship would not have entered Equatorial Guinea but for stress of weather or any other circumstances that neither the master nor the owner nor the charterer, if any, could have prevented or forestalled.
- (7) without limiting the generality of subsections (1) to (5), a particular precaution prescribed in regulations which the Minister may make
 - (a) in relation to the loading of ships generally or of ships of any class, and
 - (b) as being a precaution to be treated for the purposes those under subsections (1) as a necessary or reasonable precautions shall be treated in the case of ships generally or of ships of that class, as the circumstances requires in particular.
- (8) Subsection (7) does not apply to a ship when the ship is loaded in all respects in accordance with any provisions approved by the Minister for the loading in question other than regulations made under subsection (7).
- (9) Any person who commits an offence under this section is liable on summary conviction to a fine of a hundred thousand CFA. Franc

- (10) For the purpose of securing the observance of this section, an inspector may go on board any Equatorial Guinean ship, or any foreign ship that is in port in Equatorial Guinea and inspect any grain loaded in the ship and the manner in which it is stowed.
- (11) In this section "grain" includes wheat, maize, oats, rye, barley, rice pulses and seeds.

Dangerous Goods

228 Meaning of "Dangerous goods"

For the purposes of sections 229 to 233, "dangerous goods" means, in respect of any ship,

- (a) any goods of an explosive highly inflammable or toxic nature, or that are otherwise by their nature or quantity, either singly or collectively, liable to endanger life or imperil the ship, and
- (b) without limiting the generality of paragraph (a), any goods that are declared by regulations under section 232 to be dangerous in their nature.

229 Carriage of dangerous goods

- (1) Any person who sends or attempts to send by any ship, or not being the owner or master of the ship, carries or attempts to carry in any ship, any dangerous goods
- (a) without distinctly marking their nature on the outside of the package containing the goods, or
- (b) without, at or before the time of sending the goods to be shipped or taking them on board the ship, giving written notice

to the master or owner of the ship of the nature of the goods and the name and address of the sender or carrier of the goods, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of twenty five thousand CFA. Franc.

- (2) Any person who knowingly sends or attempts to send by, or carries or attempts to carry in any ship any dangerous goods under a false description, or falsely describes the sender or carrier of any such goods, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fifty thousand CFA. Franc.

230 Disposing of dangerous goods

- (1) The Master or owner of any ship may refuse to take on board any package or parcel that he suspects might contain any dangerous goods; and he may require the package to be opened to ascertain its nature.
- (2) When any dangerous goods, or any goods that, in the opinion of the master or owner of the ship, are dangerous goods have been sent on board any ship without the marking or the notice described in subsection 229 (1), the master or owner of the ship may cause the goods together with any packaging or container thereof to be thrown over board; and neither the master nor the owner of the ship is liable civilly or criminally, in any court in respect thereof.

231 Forfeiture of dangerous goods

- (1) Where any dangerous goods have been sent or carried, on board any ship in circumstances that would be an offence under section 229, any court having admiralty jurisdiction may declare those goods and any packaging or container thereof to

be forfeited and thereafter they shall be disposed of as the court directs.

- (2) A court may exercise the powers conferred by subsection (1) notwithstanding
 - (a) that the owner of the goods concerned has not committed any offence in respect of the goods, or is not before the court, or has had no notice of the proceedings, and
 - (b) that there is no evidence to show to whom the goods belong; but the court may, in its direction, require such notice as it may direct to be given to the owner or shipper of the goods before they are forfeited.

236 Regulations on dangerous goods

- (1) The Minister may in the interest of safety make regulations for the carriage of dangerous goods in ships.
- (2) If any regulations referred to in subsection (1) are contravened in relation to any ship, the master and the owner of the ship are each guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of a hundred thousand CFA. Franc.
- (3) A ship in respect of which a contravention of regulations under subsection (1) has occurred is presumed for the purposes of section 236 to be unsafe by reason of improper loading.

233 Application of sections 229 - 232

- (1) Sections 229 to 232 and any regulations made thereunder apply
 - (a) to Equatorial Guinean ships; and
 - (b) to other ships within Equatorial Guinean waters whether they are embarking or disembarking passengers, or loading or discharging cargo or fuel.

Unseaworthy ship

234 Sending unseaworthy ship to sea

- (1) Any person who sends or is party to sending or attempting to send, an Equatorial Guinean foreign-going ship to sea in such an seaworthy state that the laife of any person is likely to be engagered thereby, is guilty of an offence, unless he proves either
 - (a) that he used all reasonable means to ensure that the ship was sent to sea in a seaworthy state, or
 - (b) that sending the ship to sea in such an unseaworthy state was, under the circumstances, reasonable and justifiable.
- (2) The master of an Equatorial Guinean foreign-going ship who knowingly takes the ship to sea in such a unseaworthy state that the life of any person is likely to be engagered thereby is guilty of an offence, unless he proves that taking the ship to sea in such an unseawothly state was under the circumstances reasonable and justifiable.

235 Duty to ensure seaworthiness

- (1) notwithstanding any agreement to the contrary, it is an implied term of every contrac of service, express or implied, between the owner of a ship and the master or any seaman thereof, and of every instrument of apprenticeship whereby any person is bound to serve as an apprentice on board any ship that
 - (a) the owner of the ship
 - (b) the master, and
 - (c) every agent charged with the loading of the ship or with the preparing of the ship for sea, or the sending of the ship to

sea, are bound to use all reasonable means to ensure the seaworthiness of the ship for the voyage at the time when the voyage commences and to keep the ship in a seaworthy condition for the voyage during the voyage.

- (2) Nothing in this section makes the owner of a ship liable by reason of the ship's being sent to sea in a unseaworthy state when, owing to special circumstances, the sending of the ship to sea in that state was reasonable and justifiable.

236 Detention of unseaworthy ship

- (1) Where, whether on complaint or representation made to him or otherwise, a registrar or an inspector has reason to believe that any Equatorial Guinean foreign-going ship, or any foreign ship in Equatorial Guinea, is an unsafe ship, he may
- (a) in the case of an Equatorial Guinean ship, suspend her certificate of registry, or
- (b) in the case of a foreign ship, cause the ship to be detained, until he is satisfied that the ship is fit to proceed to sea.
- (2) When a registrar or inspector detains a ship pursuant to subsection (1), whether by suspension of her certificate of registry or otherwise, he may adopt any measures or means he thinks suitable or necessary to prevent the ship from sailing while it is an unsafe ship.
- (3) Where a foreign ship has been detained under this section, a consular officer for the country to which the ship belongs shall be informed forthwith.
- (4) Where a ship has been dealt with under this section, the ship may be inspected or surveyed by a registrar or inspector to

investigate any defects believed to exist.

- (5) The owner or master of a ship or a consular officer referred to in subsection(2) may require that a person of his choice accompany any person making an inspection or survey under this section.
- (6) A registrar or inspector acting under this section shall as soon as practicable after action is completed therein, forward a full report thereof to the Director together with copies of any reports made upon inspection or survey.
- (7) Any complaint in respect of the seaworthiness of a ship must be in writing, stating the name and address of the complainant, and a copy of the complaint, must be given to the owner or master of the ship if action is taken under this section.
- (8) Before any action is taken under this section as a result of a complaint, the registrar or inspector must assure himself, by all means at his disposal, that the complaint is not merely of a trivial or vexatious nature.
- (9) In this section, "unsafe ship" means a ship
 - (a) that is presumed to be an unsafe ship for the purposes of this section by any provision of this part, and
 - (b) any ship that is, by reason of the defective condition of her hull, equipment or machinery, or by reason of undermanning, overloading or improper loading, unfit to proceed to sea without serious danger to human life, having regard to the nature of the service for which the ship is intended.

237 Liability for costs, damages

- (1) If it is proved that there was no reasonable and probable

- cause, by reason of the condition of the ship or the act or default of the owner, for the detention of a ship as an unsafe ship, the Minister is liable to pay to the owner of the ship
- (a) the owner's costs of an incidentals to the detention and survey of the ship and
 - (b) compensation for any loss or damage sustained by the owner by reason of the detention or survey.
- (2) If a ship is detained under this Act, and the ship was, at the time of detention, an unsafe ship within the meaning of section 236, the owner of the ship is liable to pay to the Minister any costs os and incidentals to the detantion and survey of the ship; and those costs are, without affecting any other remedy, recovereable as salvage is recoverable.

238 Security for costs

- (1) Where a complaint is made to the Minister, registrar or an inspector that an Equatorial Guinean ship is unsafe, he requires that security to his satisfaction be given by the complainant for the costs and compensation that the complainant may become liable to pay under section 239.
- (2) The security may not be required when the complaint
 - (a) is made by one-fourth, being not less than three, of the seamen belonging to the ship, and
 - (b) is not, frivolous or vexatious in the opinion of the Minister, registrar or inspector, as the case may be.
- (3) The Minister, registrar or inspector shall, if a complaint is made in sufficient before the sailing of the ship, taken proper steps for ascertainihg whether the ship ought to be detained.

239 Complainants liability

Where a ship is detained in consequence of any complaint and the circumstances are such that the Minister becomes liable under this part to pay to the owner of the ship any costs or compensation, the complainant is liable to pay to the Minister all such costs and compensation as the Minister incurs or is liable to pay in respect of the detention and survey of the ship.

Miscellaneous

240 Protection of longshoremen

The Minister may by regulations provide for the protection against accidents of workers employed in Equatorial Guinea in loading or unloading ships and provide in particular for

- (a) the strength of machinery, tackle and gear and their fitness for the purpose for which they are intended;
- (b) the provision of proper safe gangways, stagings and the like;
- (c) protection by way of rails or other sufficient protection at openings through decks and round wharves and docks;
- (d) illumination of holds and decks of ships and docks or wharves at which ships are loading or unloading; and

241 Marking of heavy packages

No person shall, in Equatorial Guinea, consign to be loaded in any ship, and no master, owner or agent of any ship shall accept any package or object of a gross weight of 3,000 kilos or over without causing its approximate weight to be plainly and durably marked on the outside of the package or object.

242 Ministerial exemption

Notwithstanding anything in this part, the Minister may, by order in the gazette, exempt any home-trade ship, or owner of any such ship, from compliance with any of the provisions of this part or with any of the regulations made under this part. (12)

C H A P T E R IV

CONCLUSION AND RECOMENDATIONS

4.1 A Maritime Country

Equatorial Guinea, as a new, maritime country, now has an opportunity to influence its balance of payment by developing its maritime activities on an international level, since the standardization of the maritime activities would contribute to stimulate national and foreign investments, to acquire new technology in the maritime field and to promote tourism.

Related to the above is the protection of the marine environment and preservation of the fishing resources.

I am sure that with the implementation of a Maritime Code and the subsequent standardization of the maritime activities the country will improve its actual economic situation even if it has no large fleet of its own.

Some of the European countries such as the Netherlands, Belgium, Denmark, Norway etc. have become fully developed countries only by improving their maritime standards. Actually some of them are in the process of reducing their fleets and increasing in turn the new maritime technology and services.

Equatorial Guinea is not an industrial country but has natural endowments i.e. the stated strategic geographical location, inland waterways, sea and islands; and in addition enormous natural resources in agriculture, forestry, fishing and minerals.

Therefore it is the duty of Equatorial Guinea to endeavour to reach the high standard of living of the above mentioned countries. Although to do so, there are many rivers to cross that the country should seriously take into account i.e. organization and hard work.

4.2 Recommendations

This part of my recommendations will cover a number of most useful and necessary functions to be performed by a maritime safety administration i.e.

- 4.2.1 The setting up of a Maritime Administration Office.
- 4.2.2 Defining the roles, responsibilities and functions of the Maritime Administration.
- 4.2.3 Defining relationship between ports and Maritime Safety Administration
- 4.2.4 Defining functions contributing to port development.
- 4.2.5 Defining roles and functions of the Maritime Safety Administration as regards development of a National Fleet.
- 4.2.6 Determining the role of the Maritime Safety Administration with regard to activities on the continental shelf.
- 4.2.7 Proposed Regulations relating to Safe Practices in exploration

and Drilling for Submarine Petroleum RESources.

4.2.8 Sub-Regional Co-operation.

4.2.9 Proposed Sea Fisheries Act

4.2.1 The setting up of a Maritime Administration Office

Most of the developing countries use to divide their maritime activities among a number of governmental departments according to the system of the former colonial power governing these countries. In Equatorial Guinea the situation is on identical basis as what exists in Spain.

However, the system of dividing maritime affairs among several departments has since been changed in some developed countries where all maritime activities have been placed under one department having regard to quantity of expenditures on personnel, administrative services and the negative effect of the fight of competencies among the Ministries. This is one of the problems of the Spanish Government which is seeking to unify all its shipping activities in only one department. France, for instance, already has a Ministry of Shipping.

Equatorial Guinea which is small underdeveloped country with a definite shortage of qualified maritime personnel, almost without a fleet, with a scarcity of ports, with low production and an incipient Maritime Safety Administration, has as a matter of necessity, to put under one department all its maritime activities to be able to reap the benefits

from those activities.

For this reason I propose the following maritime organization for the Equatorial Guinean Government since it includes all the maritime activities in one department.

The name could be the General Directorate of Shipping, the Director General of which should be the Co-ordinator of all maritime matters according to the drafted chart.

Co-operation between the Director General of Shipping and the Ministries of Mines and Hydrocarbons and the Ministry of Commerce would be necessary in order to coordinate offshore activities, freight contracts etc. while the role of the Director General of Shipping versus the Chamber of Commerce should be that of an adviser.

MINISTRY OF MINES
AND HYDROCARBONS

DIRECTOR GENERAL HYDROCARB.
OFFSHORE ACTIVITIES

MINISTRY

MINISTRY OF COMMERCE

DIRECTOR/GRAL. COMMERCE
EXPORT IMPORT DEP.

MERCHANT SHIPPING

DIRECTOR GENERAL OF SHIPPING

FISHING DIRECTOR	NATIONAL SHIPPING COMPANY MANAGER	SHIPPING MASTER { SHIPS' REGISTRAR REGISTRAR OF SEAMEN
		ENGINEER SURVEYOR (CUM EXAMINER CUM ACCIDENTS' INVE- TIGATOR)
		ADMINISTRATIVE OFFICER
		RECEIVER OF WRECK (PART-TIME)
		PART-TIME OFFICIALS BODIES WITH DELEGATED FUNCTIONS
		PORT STATE CONTROL
		SUB-REGIONAL CO-ORDINATION SEARCH AND RESCUE
		LEGAL DEPARTMENT
		NAUTICAL SURVEYOR (CUM EXAMINER CUM ACCIDENT INVESTI- GATOR)

FISHING
DIRECTOR

PORTS
PORTS' AUTHORITY

CHAMBER OF COMMERCE
AND FORESTRY

Development of Maritime Administration Infrastructure

A Types of officials/staff required

(i) Statutory Officials

- (a) Director General (plus Deputy or Assistant)
- (b) Registrar/s of Ships
- (c) Surveyors (Nautical or Engineer) of Ships (plus Supervisory official/s)
- (d) Examiners of seafarers (plus Chief examiner/s)
- (e) Shipping accident investigators (plus Supervisory official/s)
- (f) Shipping Master/s
- (g) Seamen employment officer/s
- (h) Recivers of Wreck

(ii) Other Officials

- (a) High level professional adviser to Government if required.
- (b) Support Officials as necessary for purely administrative and accounting work.

(iii) General Staff

Adequate provision needs to be made for necessary secretarial/ clerical staff and messengers/orderlies.

B Qualifications and Experience required for the Professional Staff

1 Director

The Director should possess the following qualifications or experience:-

- (i) MSc/ GMA (General Maritime Administration) degree from the World Maritime University, or Extra Master's Certificate or equivalent.
- (ii) Master (Captain) or Chief Engineer of merchant ships engaged in international trade.
- (iii) A Surveyor with a "Maritime Safety Administration" MSc degree from the World Maritime University or with experience of ships for a period of about ten years.
- (iv) An Examiner of sea-faring officers for a period of about ten (10) years.
- (v) Experience of in accident investigation for a period of about ten (10) years.
- (vi) Experience of about five (5) years in a senior supervisory or management capacity in a Maritime Safety Administration responsible for a large quantum of ships in International Trade.
- (vii) A wide knowledge of International Maritime Conventions and maritime safety standards.
- (viii) Experience in preparation and administration of Rules/Regulations relating to maritime matters.
- (ix) Experience in high level government negotiations.
- (x) Experience in contributing to Government Maritime Policies.
- (xi) Experience in Government procedures and financial control.

2 Nautical Officer/Surveyor-Essential qualifications/ Experience

- (i) Master (Foreign) Certificate of Competency.
- (ii) Seven years' experience in the Deck Department of ships engaged in the international trade, which should include

at least a period of one year as Chief Officer.

Desirable qualifications/experience:-

- (i) MSc Degree (M.S.A) from the World Maritime University or Extra Master's Certificate or Equivalent.
- (ii) Service as Master (Captain) of ships.
- (iii) Experience as a Surveyor of ships.
- (iv) Experience in a Maritime Safety Administration.
- (v) Experience in Government procedures.

3 Maritime Engineer/Surveyor-Essential qualifications/experience

- (i) First Class (Steam and Motor) Engineer's Certificate.
- (ii) Five years' experience in the Engine Department of ships, which should include at least a period of one year as Second Engineer.

Desirable qualifications/experience

- (i) MSc Degree (M.S.A.) from the World Maritime University or Extra First Class Engineer's Certificate or equivalent.
- (ii) Services as Chief Engineer of ships.
- (iii) Experience as a Surveyor of ships.
- (iv) Experience in a Maritime Safety Administration.
- (v) Experience in Government procedures.

Note:

If the incumbent in the post of Nautical Officer/Surveyor or Marine Engineer/Surveyor, has not had any experience as a Surveyor of ships, etc. he will have to be trained for these purposes. (13)

4 Shipping Master-Essential qualifications

- (i) A Degree in Law or a Certificate of Competency as Master (Foreign Going).
- (ii) Experience in dealing with crew matters either in a Government Office or in a Shipping Company.

Job Description

General:- All duties are to be performed under the overall administrative control of the Director of Marine Services

Specific:-

- (i) Deal with all matters pertaining to the registration, engagement and discharge of seamen
- (ii) Adjudication into disputes between seamen and their employers, under the Merchant Shipping Act.
- (iii) Assist the Director in dealing with crew matters.
- (iv) Any other matter specified from time to time.

5 Registrar of Ships-Essential qualifications and experience

Minimum educational qualifications as prescribed for officers at the appropriate level of the Civil Service or a Certificate of Competency as Master (Foreign Going).

Desirable qualifications and experience

Experience or training in Registration of ships.

Job Description

General:-

All duties are to be performed under the overall administrative control of the Director of Marine Services.

Specific:-

- (i) Deal with all matters pertaining to registration and mortgages of ships.
- (ii) Any other matter specified from time to time

Note:-

The above two post (4 and 5) of shipping Master and Registrar of Ships can be combined into one to begin with.

4.2.2. Defining the Roles, Responsibilities and Functions of the Maritime Administration

- (i) The object of a Maritime Safety Administration Organization within the framework of a country's overall maritime activities is to provide the Government with the machinery which would enable it to satisfactorily and efficiently undertake those functions which are embodied within the country's Merchant Shipping Legislation (i.e. Maritime Code). This functions would include the implementation of the requirements of International Maritime Safety Conventions, and National Rules and Regulations framed under the Authority of the Merchant Shipping Act.
- (2) In pursuing its activities in the development of the maritime field, the appropriate Government Authorities would, therefore, need to have an efficient administrative machinery to advise them on the adoption and

implementation of the National Legislation and other Regulations required for developing and operating the maritime programme of their country and for discharging the obligations of the Government under International Conventions which may be applicable.

In Equatorial Guinea the stated functions and machinery can best be provided through a well organised Maritime Safety Administration i.e. the proposed for the country by the author.

4.2.3. Defining relationship between Ports and Maritime Safety Administration.

Between Ports and Maritime Safety Administration there has to be close co-operation to make it possible for

- (a) the officials in the National Maritime Safety Administration to assume the appropriate roles and to exercise the necessary functions vis-a-vis national ports to maximum national advantage, and
- (b) others concerned to appreciate better the advantages that can accrue to ports, and the country as well, from a proper Maritime Safety Administration.

Since

- (a) Ports are for the use of ships,
- (b) there are maritime services to be rendered by ports
- (c) there are marine personnel involved in ports
- (d) marine craft are used in ports, and
- (e) port safety and safety of ships in ports are inter-linked.

4.2.4 Functions Contributing to Port Development

Since there would be maritime expertise available from a properly established Maritime Safety Administration in the country it is naturally advantageous to put the same to use as regards Port matters as well. The tasks could include

- (i) Advice/ assistance in the assesment of suitability of national ports for the intended ships, from the points of view of navigation/pilotage. safety of ships, ship-handling and berthing of ships, and in formulating proposals for required development/improvement. This area would cover:-
 - (a) Suitability of the approach (navigable) channel from the sea to the port.
 - (b) Shore-based navigational aids
 - (c) Alignments of navigable channels in port
 - (d) Width and depth of above navigable channels
 - (e) Minimum under-keel clearances required for the ships
 - (f) Standard of pilotage assistance needed
 - (g) Ease of manoeuvring and shiphandling during approach and in port
 - (h) Availability of effective berthing aids
 - (i) Adequacy of berthing space
 - (j) Fendering requirement at berths
 - (k) Requirements for mooring ships
 - (l) Safe anchorages for ships
 - (m) Berthing needs for ships carrying Dangerous Goods
- (ii) Assessment and development of the man-power needs of the port as regards marine personnel. This area would cover:

- (a) Pilots
- (b) Marine personnel for port craft
- (c) Marine engineers
- (d) Berthing personnel.
- (iii) Assistance in the identification and procurement of suitable tugs and other port craft, including those required for fire-fighting and for rescue services.
- (iv) Assistance in the development or repair facilities for the port craft.
- (v) Assistance in the development of regulations for port safety.

Regulatory and allied functions

- (i) Registration of port craft
- (ii) Surveys/inspections and certification of port craft
- (iii) Ensuring that port safety regulations are appropriate and adequate
- (iv) Ensuring safe manning of ships in port
- (v) Statutory control over wrecks in port
- (vi) Inquiries/investigations into shipping casualties in port
- (vii) Ensuring the participation of the port in the maritime Search and Rescue System
- (viii) Ensuring adequate provision of reception facilities in port for receiving oily wastes and chemical wastes from ships
- (ix) Ensuring the participation of the port in the national Contingency Plan for combating marine pollution.

Note: It may be noted that in connection with the aforesaid

functions and as an essential part of its role, the Maritime Safety Administration is also in the best position to harmonise and co-ordinate the approaches, planning, developments and allied operations of these relevant port matters within its competence and obligations, as between all ports in the country.

It may also be noted that the aforesaid regulatory (and allied) functions are essentially part of the overall functions of the Maritime Safety Administration.

4.2.5 Defining Roles and Functions of the Maritime Safety Administration as regards development of a National Fleet

" Shipping investment contributes to the flow of income in developing countries; it also has indirect effects which are particularly significant in shipping such as:

- 1 Prevention of disruption of shipping services during hostilities in which the country concerned is not directly involved.

- 2 Reduction of economic dependence.

- 3 Influencing of Conference decisions.

- 4 Economic integration.

- 5 Promotion of export.

- 6 Diversification of employment.

- 7 Improvement of the Balance of Payment"

In addition to the above, the aforesaid officials would

need to remember the following essential elements of a national shipping development policy;

1 Government Support/Incentives

- Direct
- Indirect.

" Cost Aspects:

- Capital Equipment
- Operations
- Crew
- Fuel
- Maintenance and Repair
- Insurance
- Taxes

Regulatory Aspects

- Safety
- Environment Protection
- Social/Political Aspects
- Anti-trust Measures.

Equitable

- Free Trade
- Bilateral Agreement
- UNCTAD Liner Code

4.2.6 Determining the Role of the Maritime Safety Administration
with regard to Activities on the Continental Shelf

- (i) When the Government is going to establish a national administration dealing with Offshore Activities, considerations have to be taken in many different areas:
 - (a) Mobile and fixed platforms
 - (b) Supply vessels
 - (c) Diving vessels
 - (d) Auxiliary vessels
 - (e) Pipe-laying vessels
 - (f) Control schemes related to offshore activities, the border-line between Maritime Safety Administration and the Administration dealing with energy matters.
 - (g) Control schemes related to offshore activities compared to the traditional IMO Control Scheme for Ships.
 - (h) International Regulations for mobile drilling units, supply vessel etc.
 - (i) IMO Recommendations for Divers
 - (j) Production platforms
 - (k) Verification, Certification, Classification, Quality assurance/quality Control (Qa/Qe schemes)
 - (l) Drafting of National Regulations (14)

With this objective in mind and due to the lack of any, I recommend the establishment of the following draft National Regulations related to Safe Practices etc. in Exploration

and Drilling for Submarine Petroleum Resources.

4.2.7 Proposed Regulations Relating to Safe Practices in
Exploration and Drilling for Submarine Petroleum
Resources.

CHAPTER I: INTRODUCTORY PROVISION

Key Areas

These Regulations shall apply to exploration and drilling for petroleum in the seabed or its subsoil in Equatorial Guinean internal waters, in Equatorial Guinean territorial waters and on Equatorial - Guinean Continental Shelf (or Exclusive Economic Zone).

The Ministry or its authorised Representative may issue further Regulations and Orders as deemed necessary for the implementation of these Regulations.

Exploration for and exploration of petroleum must be carried out in a safe manner in accordance with good oil field practice and with the Regulations in force at all times. The activity must not interfere to an unreasonable degree with other activities.

An organisational plan for the operation of the drilling platform shall be submitted to the Ministry or authorised Representatives for approval, together with the drilling permit application.

Before a drilling platform is located in an area, written approval of the location shall be obtained from the Ministry or its authorised Representative.

The planned drilling location shall not be closer to the boundary line of a neighbouring block or of a Continental Shelf belonging to another nation, than the distance stipulated at any time by the Ministry or its authorised Representative.

CHAPTER II: RECONNAISSANCE

Reconnaissance vessels and aircraft shall comply with the International and Equatorial Guinea Rules and Regulations in force at any time for navigation and aviation in the area concerned.

Rules for Seismic Surveys.

Survey Log.

CHAPTER III: DRILLING PLATFORMS

In ample time before drilling is commenced, the Licensee shall submit to the Ministry or its authorised Representative a description of the platform together with the necessary drawings and specifications.

Before a drilling platform is put into service, consent for the use of the drilling platform, its installations and equipment must be obtained from the Ministry or its authorised Representative.

The cost involved shall be covered by the Licensee.

The drilling platform shall at all time be seaworthy and be provided with such equipment as is required for the safe operation of the platform. The Ministry or its authorised Representative may at any time inspect the platform and its equipment. The cost involved shall be covered by the Licensee.

The drilling platform must be constructed in such a manner as to be strong enough to withstand the foreseeable wind and weather conditions in the area.

The drilling platform shall be equipped with all necessary safety devices in accordance with good oil field practice in order to prevent accidents.

A log approved by the Ministry or its authorised Representative shall be kept on the drilling platform.

Drilling platforms shall not be towed and moved without prior notification to the Ministry or its authorised Representative.

The Licensee shall at all times keep a record of all present on the platform or on their way to and from the platform. This record shall be available to the Ministry or its authorised Representative at the Licensee's base in Equatorial Guinea.

Detailed safety instructions shall be prepared for each drilling platform with regard to the operations. Special consideration shall be given to personnel safety and social conditions.

Contingency plans shall be prepared for all probable emergencies.

The drilling platform shall be marked with the name of the platform and the name of the Licensee. The marking shall be so made that easy identification is possible from both ships and aircraft day and night.

CHAPTER IV EMERGENCIES

In the event of an uncontrolled blowout the Ministry or its authorised Representative may require that any drilling platform operating within the jurisdiction of Equatorial Guinea shall be moved to drill relief wells for the account of the Licensee.

In the event of a fire or an explosion the Ministry or its authorised Representative may require that, for the account of the Licensee, a sufficient number of special vessels for

fire-fighting and cooling of structures, and also necessary special vessels, platforms, ect, constituting part of the Licensee's Contingency System, shall be made available to the Public Authorities, free of charge.

During drilling in areas where the drilling platform may constitute a hazard to permanent installations and/or to mobile drilling platforms if it drifts from positions, the Licensee shall ensure that necessary propulsion capacity is provided* to control the drift.

The Licensee shall arrange for a stand-by vessel or an auxiliary vessel to be stationed near the platform during drilling operations. Normally the stand-by vessel should be within a radius of 1 nautical mile from the platform. During helicopter landing/take-off, diving operations, ect, the stand-by vessel shall remain in the immediate vicinity of the platform. The stand-by vessel shall have sufficient capacity and equipment to take on board and provide for the crew of the platform in evergencies likely to occur.

CHAPTER V: DRILLING

Drilling shall not commence until written consent has been received from the Ministry or its authorised Representative.

Before such consent is given, the Licensee shall submit to the Ministry or its authorised Representative:

- a Drilling Programme
- permit for use of the drilling platform
- organisational plan for the operation of the drilling platform
- plan for personnel transport system
- approved Contingency Plan
- additional information that may be required in the individual case.

No major alteration in the drilling programme may be made without the consent of the Ministry or its authorised Representative. Prior consent is not required for departures from drilling programme in emergencies.

As long as drilling is taking place, the Licensee shall give the Ministry or its authorised Representatives daily progress reports on the drilling operations. The Ministry or its authorised Representative may make inspections at any time to drilling programmes and procedures which are carried out. The expenses involved shall be borne by the Licensee.

CHAPTER VI: FIRE PREVENTION

On each platform a Fire Chief shall be appointed who shall be responsible for fire-prevention and fire-fighting services on the platform. A Fire-Fighting Squad shall be organised consisting of a sufficient number of the personnel who have received

training in fire-fighting and use of fire-fighting equipment.

A Fire-fighting Plan shall be prepared.

Fire drills shall be held regularly.

The drilling platform shall have fire-fighting equipment of such type and capacity that effective fire-fighting operations are made possible on the platform.

Only approved types of explosives may be used on drilling platforms.

CHAPTER VII TELECOMMUNICATION

The drilling platform shall be provided with necessary equipment for radio communications.

CHAPTER VIII: TRANSPORTATION SYSTEMS

Drilling platforms shall have available an approved transportation system consisting of vessels and helicopters sufficient for proper operation of the platform.

CHAPTER IX: TRANSPORTATION SYSTEMS

The Licensee, his Contractors and all other persons working on the platform shall at all times take the necessary precautions to avoid accidents.

A Safety Committee consisting of Representatives elected among the Crew and Representatives from the platform Management shall be established on the platform.

Diving operations shall be carried out in a safe manner and in accordance with Regulations. (15)

2.8. Sub-Regional Co-operation

Equatorial Guinea is located in one of the major oil and gas producing areas in the developing world.

There are four countries engaged in off-shore drilling activities i.e. Nigeria, Cameroon, Gabon and the Republic of Equatorial - Guinea. The area is consequently one of the most polluted in the world with 49,000 barrels in 1978. (16)

The dual roles of the Maritime Safety Administration in the protection of the marine environment are:

- (a) the primary role of prevention of marine pollution from ships, and
- (b) the participating and/or co-ordinating role of combating marine pollution when it occurs.

The primary role has already been covered under the relevant Surveys, Inspections and Certification of Ships. It is the role under (b) above which is likely to pose major problems to Maritime Safety Administration since the real impact of off-shore platforms is not the losses from normal operations, but the losses from catastrophic accidents. Well blowouts, structural failure of the platform, failure of equipment and collisions have all resulted in major oil spills on numerous occasions. By far the largest accident, of course, was the blowout at the Ixtoc-1 platform in Campeche Bay in the Gulf of Mexico in June 1979, which resulted in the loss of 140

million gallons of oil. The oil slick from this spill moved 700 miles north, reaching the Texas Coast in August. Other sizable accidents have also occurred, including the 1969 blowout in the Santa Barbara Channel and numerous accidents in the Gulf of Mexico. (17)

The most visually evident form of oil input to the oceans is from tanker accidents, such as those of the Amoco Cadiz or the Argo Merchant. However, as I mentioned earlier, the magnitude of these spills, although large in volume, is quite small when compared with the amount of oil released from other oil pollution sources. The reason that tanker accidents cause such massive problems is that they produce an almost instantaneous discharge of a relatively large volume of oil at one point. This can lead to large concentrations of oil in a localized area and consequent severe environmental damage. Thus, tanker accidents can cause acute effects in a relatively small area, while other oil discharges may lead to chronic or long-term effects over a very wide area.

Oil losses from marine transportation may originate from the following sources:

- Tanker accidents
- Tanker routine operations, including deballasting
- Bilge waters
- Terminal operation
- Nontanker accidents

Of these, deballasting is the greatest source of oil pollution

related to tanker transportation. Bilge waters, terminal operation, and montanker accidents only contribute small amounts of oil to the marine environment. (18)

Therefore, the Maritime Safety Administration needs to ensure that there is the necessary "Contingency Plan" to deal with marine Pollution when it occurs according to either co-ordinating role or participating role to which the country's policy has been established. But to establish the above Sub-Regional policy, the existence of a national contingency plan in each of the countries concerned would have to be a condition precedent.

It has to be borne in mind that such co-operation has to result in actual physical co-operation and pooling of resources, through the identification and commitment of all available national resources in each of the countries concerned, through the national contingency plan of each country. While good-will and the necessary agreements in the sub-region are no doubt important, they form the "intent" and contingency planning is the physical "means". In this context it is hardly necessary to point out that, as a follow-up to national contingency planning, sub-regional co-operation in the combat of marine pollution has to be the logical aim of each of the countries in the sub-region, since:

- (a) it ensures pooling of resources and skills
- (b) it harmonises the actions/activities of all the countries

- (c) it identifies the nature and extent of actions to be taken by each country in a given situation,
- (d) it is most cost-effective
- (e) it permits concentration of attention on vulnerable areas identified in advance, and
- (f) the pollutants are not concerned with national boundaries. (19)

It is recommended to deal in the same manner with the Maritime Search and Rescue and according to the IMO Search and Rescue Manual (I.M.O.S.A.R.) and other Conventions.

4.2.9 PROPOSED SEA FISHERIES ACT FOR EQUATORIAL GUINEA

Commencement

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF EQUATORIAL GUINEA hereby enacts as follows

CHAPTER I : LICENSING OF MOTOR FISHING BOATS

1

- (1) Subject of the provisions of this section, no person shall operate or navigate any motor fishing boat within the territorial waters of Equatorial Guinea unless a licence in respect of that vessel has been issued to the owner thereof.
- (2) Any person operating or navigating or causing to be operated or navigated a motor fishing boat in contravention of

subsection (1) of this section shall be guilty of an offence under this Act and on conviction shall be liable to imprisonment for one year, or to a fine of CFA. Franc 570,980 for each day during which the offence continues, or to both such fine and imprisonment.

- (3) The provisions of this section shall not apply to any motor fishing boat entering the territorial waters of Equatorial - Guinea not for fishing or the disposal of fish, but solely for re-fuelling at any port or for shelter, or solely because the motor fishing boat is in distress or there is any other emergency.

2 Application for a licence

- (1) Any person, being the owner of a motor fishing boat, may apply to a licensing office for a licence in respect of the motor fishing boat.
- (2) An application for a licence shall be in such form and manner as may be prescribed and shall
- (a) contain the particulars and descriptions of the motor fishing boat in respect of which the application is made; and
 - (b) a statement in detail as to
 - (i) the methods of taking fish that are to be employed,
 - (ii) the area within which it is proposed that the motor fishing boat shall operate, and
 - (iii) the arrangements that are to be made for the preservation and marketing of the catch in Equatorial - Guinea.

§ Grounds for issue of a licence, etc.

- (1) On being satisfied that
 - (a) an application for a licence has been made in the prescribed manner and contains all the information that is required under section 2 of this Act;
 - (b) the prescribed fees have been paid;
 - (c) the applicant is the lawful owner of the motor fishing boat in respect of which the application is made, and that he is a fit and proper person to be granted a licence; and
 - (d) the operation of the motor fishing boat in the territorial waters of Equatorial Guinea is not likely to be prejudicial to the interests of sea fishing industry in Equatorial Guinea, the licensing officer shall issue a licence in respect of the motor fishing boat.
- (2) Subject to the provisions of this Act, a licence shall be in the prescribed form and may be issued subject to such conditions as the licensing officer may think fit to impose, and any conditions so imposed shall be endorsed on the licence.
- (3) A licence shall be a yearly licence or a quarterly licence, and
 - (a) if the licence is yearly licence, it shall expire on the 31st day of December in the year in which it is issued; and
 - (b) if the licence is quarterly licence, it shall expire on the 31st day of March, the 30th day of June, the 30th day of September or the 31st day of December, whichever day falls next after the date of the issue of the licence.
- (4) Where the ownership of a motor fishing boat in respect of which a licence has been issued is transferred from one person

to another person, the licence shall not be valid in respect of the new owner of the vessel until such time as the licensing officer has approved the transfer of the ownership of the motor fishing boat and has endorsed the licence of that effect.

(5) A licensing officer may, without assigning any reason

(a) cancel a licence, or

(b) suspend a licence for such period as he think fit.

4 The provisions of this Act relating to application for a licence and the issue of a licence shall apply in relation to an application for the renewal of the licence and to such renewal.

5-(1) Any person aggrieved by any refusal by a licensing officer to issue or renew a licence or by the cancellation or suspension of a licence or by any condition endorsed on a licence may, within fourteen days of receiving notice of the refusal, cancellation, suspension or endorsement, appeal to the Commissioner in respect thereof.

(2) After considering any appeal made and the subsection (1) of this section the Commssioner shall take such decisiion thereon as he deems fit and the licensing officer shall give effect thereto, as may be necessary.

(3) The decision of the Commissioner on any appeal under this section shall be final.

6 The owner of a motor fishing boat in respect of which a licence has been issued shall

(a) render to a licensing officer such periodical returns concerning the operation of the motor fishing boat as may be prescribed; and

(b) permit a licensing officer or any person authorised in writing by a licensing officer to inspect the catch of the motor fishing boat either before or after the catch has been landed and shall give the licensing officer or that person all reasonable facilities for the inspection of the catch.

7- (1) An authorised person may, within the territorial waters of Equatorial Guinea, for the purposes of enforcing any provision of this Act

(a) require the owner or the person in charge of a motor fishing boat in respect of which a licence has been issued, to exhibit his licence, fishing apparatus and catch;

(b) require the owner or the person in charge of any other motor fishing boat or any person engaged in fishing to exhibit his fishing apparatus and catch;

(c) go on board of any fishing boat and search and examine the fishing boat and any fishing apparatus that may be therein;

(d) where there is reasonable suspicion that an offence under this Act has been committed, take the alleged offender and the motor fishing boat, fishing apparatus and catch to the most convenient port or police station.

(2) The powers vested in an authorised person under subsection (1) of this section may be exercised by him without warrant, summons or other process.

(3) Any fishing boat or apparatus taken from and alleged offender under the provisions of paragraph (d) of subsection (1) above may be detained pending the trial of the alleged offender, and the catch may be sold and the proceeds of the

sale detained pending such trial.

(4) Any vessel, apparatus or money detained under subsection (2) of this section shall, unless forfeited under the provisions of section 10 of this Act, be returned to the person from whom the same was taken or to the lawful owner thereof.

(5) If a vessel, after detention under subsection (2) of this section, proceeds to sea before it is released by an authorised person or a court, the master of the vessel and also the owner and any person who sends the vessel to sea, if the owner or person is privy to the master's offence, shall be guilty of an offence under this Act.

(6) In this section "an authorised person" means

(a) a licensing officer

(b) any commissioned officer in the Equatorial Guinean Army, Navy or Air Force;

(c) a police officer not below the rank of assistant superintendent of police;

(d) a customs officer not below the rank of assistant preventive superintendent;

(e) a surveyor or examiner appointed under the provisions of the Merchant Shipping Act and

(f) any other person authorised in writing by the Commissioner in that behalf.

8 No person may take or destroy or attempt to take or destroy any fish within the territorial waters of Equatorial Guinea by any of the following methods, that is

(a) by the use of any explosive substance; or

(b) by the use of any noxious or poisonous matter.

9 (1) Any person who

(a) contravenes or fails to comply with any of the provisions of this Act

(b) contravenes or fails to comply with any requirement made under this Act; or

(c) contravenes or fails to comply with any condition endorsed on a licence, shall be guilty of an offence under this Act.

(2) Any person who is guilty of an offence under this Act for which no other penalty is specifically provided shall on conviction be liable to a fine of CFA Franc 113,855.5 or to imprisonment for six months or to both such fine and imprisonment; and where the offence is an continuing offence the person shall be liable to a further sum of CFA Franc 7,000 for each and every day during which such failure continues, the liability to such further sum to commence from the day following the last conviction, or from such day thereafter as the court may order.

10 A court before which any person is convicted of an offence under this Act may

(a) order the forfeiture to the Government of the Republic of any fishing boat, apparatus or catch employed in the commission of or derived from any act in respect of which that person is so convicted;

(b) where the fishing boat employed in the commission of the offence is a motor boat in respect of which a licence

had been issued, cancel the licence or suspend the licence for such time as the court may think fit.

11 Regulations made by the Commissioner

(1) The Commissioner may make regulations

(a) for furthering the interests of sea fishing industry in Equatorial Guinea, and

(b) for giving effect to the provisions of this Act.

(2) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions of this section regulations made under this section may

(a) regulate, prohibit or restrict the taking of fish in any specific area within the territorial waters of Equatorial Guinea;

(b) prohibit or restrict the use of any fishing boat, apparatus, or method of taking fish that is considered harmful to the sea fishing industry in Equatorial Guinea

(c) prescribe limits to the size of nets or the mesh of nets that may be employed in the taking of fish within the territorial waters of Equatorial Guinea or in any specified area therein;

(d) prescribe the form of a licence and the amount of fee to be paid in respect of a licence;

(e) provide for the inspection of buildings and premises used for the curing, preservation, storage or sale of fresh, cured or preserved fish;

(f) provide for the seizure and destruction of any fresh, cured or preserved fish that is unfit for human or animal consumption;

- (g) provide for the exemption of specified persons from any provision of this Act where such exemption is considered necessary for scientific or experimental purposes in connection with the development of the sea fishing industry in Equatorial Guinea or otherwise for the furtherance of the national interest of the Republic of Equatorial Guinea;
- (h) regulate any other matter relating to the conservation and protection of the stocks of sea fish.

12 Interpretation

In this Act, unless the context otherwise requires

"Commissioner" means Government Commissioner charged with responsibility for Fisheries;

"fish" means any aquatic creature whether fish or not, and includes shellfish, crustaceans, turtles and aquatic mammals;

"fishing boat" means any ship, boat, canoe or other craft used for the taking of fish for sale or barter;

"licence", in relation to a motor fishing boat, means a licence issued under section 2 of this Act;

"licensing officer" means the Director General of Shipping or any person appointed by him to carry out any of the provisions of this Act;

"motor fishing boat" means any fishing boat propelled by means of steam, internal combustion or other machinery except one or more portable outboard engines;

"port" includes place and harbour;

"prescribed" means prescribed by regulations under this Act;

"taking fish" includes any method of catching fish;
"territorial waters of Equatorial Guinea" has the same meaning as in section 1 of the territorial waters, Article 1 of United Nations Law of the Sea.

13 Repeal and transitional provisions.

- (1) Subject to the provisions of this section, the enactments set out in the Schedule to this Act are hereby repealed.
- (2) Any licence issued under any enactment mentioned in the Schedule to this Act, being a licence that was in force immediately before the date of the commencement of this Act, shall from that date have effect as if it were a licence issued under this Act.
- (3) Any licence, which under subsection (2) of this section has effect as if it were a licence issued under this Act, shall from the date of commencement of this Act be read and construed with such adaptations and modifications as may be necessary for the purposes of this Act; subject to section 5 of this Act, the licence may on or after that date be cancelled or suspended or be made subject to new conditions, by a licensing officer. (20)

14 Citation

- (1) This Act may be cited as the Sea Fisheries Act 1986.
- (2) This Act shall apply throughout the Republic of Equatorial Guinea.

Explanatory Note

The Act makes provisions for controlling , regulating and

protecting sea fisheries in the territorial waters of the Republic of Equatorial Guinea.

- 2 It provides that no person shall operate or navigate any motor fishing boat within the territorial waters of the Republic of Equatorial Guinea unless a licence is issued under the Act.
- 3 The Act empowers the Commissioner to make regulations for the purposes of the Act and such regulations may prescribe the fee payable in respect of a licence.
- 4 The Act repeals the existing state laws on sea fisheries.

Note:

The proposition of this thesis is from the technical point of view of the author, saving the jurisdictional and legal aspects to be included by the Chamber of Lawyers and the Parliament of the Republic of Equatorial Guinea.

REFERENCES AND FOOTNOTES :

- 1) ¹ Tomas L. Pujadas The Church in Equatorial Guinea
Fernando Poo (Santa Isabel de Fernando Poo, 1 March
1968)
- 2) ¹ Juan Bta. Vilar Agreement Frankish-Spanish of 1900 at
the Origins of the Republic of Equatorial Guinea
(National Library, Department of Africa, Madrid)
- 3) History of International Shipping Industry Before and
Today (Page 18)
- 4) ¹ Tomas L. Pujadas The Church in Equatorial Guinea
Fernando Poo (Sta. Isabel de Fernando , 1 March 1968)
- 5) ¹ Tomas L. Pujadas The Church in Equatorial Guinea
Fernando Poo (Sta. Isabel de Fernando Poo, 1 March 1968)
- 6) ¹ Dr. Edgar Gold Maritime Transport Page 27
Visiting Professor, The World Maritime University
- 7) ¹ French Embassy in Equatorial Guinea, Mission of
Co-operation Study Over The Maritime Transport of
Equatorial Guinea (autonomous Port of Havre August 1984)

REFERENCES AND FOOTNOTES

- 7b) ¹Dr. Edgar Gold Maritime Transport, Page 238.
Visiting Professor, The World Maritime University.
- 8) GEPSA (Guineo-Espanola de Petroleos S.A.) Memory of Financial Year of 1982.
Colin Legum, Editor Africa Contemporary Record, Page B379.
(Africana Publishing Company)
- 9) Dr. Edgar Gold International Maritime Law, Basic Principles. Page 75 (Lecture Notes and Materials, The World Maritime University)
- 10) Colin Legum Africana Publishing, Africa Contemporary Record, Page B379.
- 11) ^B P.S. Vanchiswar Establishment/ Administration of Maritime Affairs in Developing Countries Volume 1.
(Resident Professor, The World Maritime University, Malmö- Sweden)
- 12) Francis Bocary Thesis for Senior Degree Final Course GMA 1984, (The World Maritime University, Malmö-Sweden).
- 13) P.S. Vanchiswar Establishment/Administration of Maritime Affairs in Developing Countries
- 14) ^BP V Vanchiswar Establishment/Administration of Maritime Affairs in Developing Countries Volume 1.

REFERENCES AND FOOTNOTES

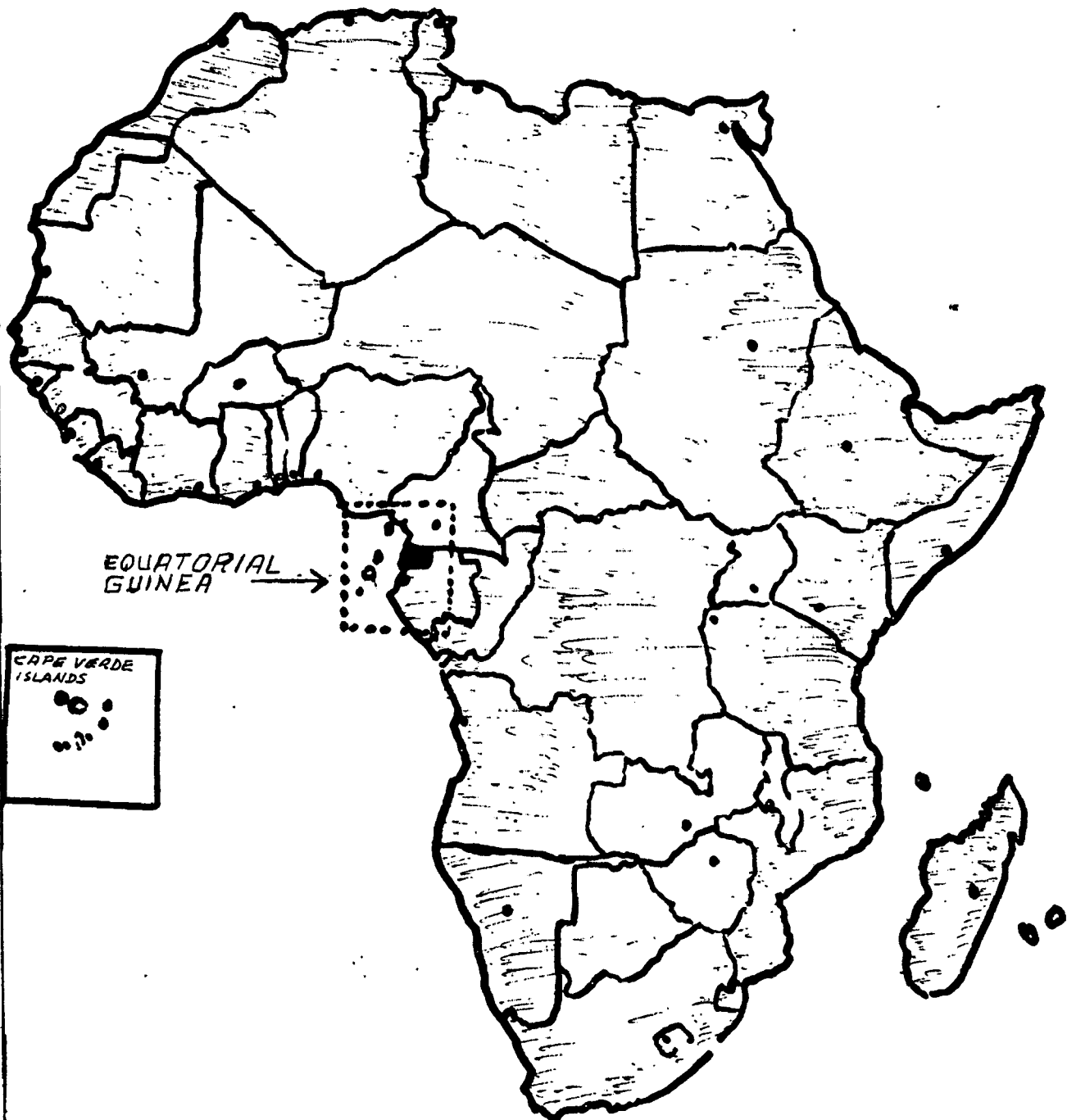
- 15) ^BGunnar Stubberud Maritime Administrations and Their Work Related to Activities on the Continental Shelves Professor (handout, October 1984).
- 16) The Times Atlas of the Oceans (Page 109 and 171)
- 17) ^BPaul Bishop Marine Pollution and its Control Professor of Civil Engineering, University of New Hampshire.
- 18) ^BPaul Bishop Marine Pollution and its Control Professor of Civil Engineering. University of New Hampshire.
- 19) ^BP V Vanchiswar Establishment/Administration of Maritime Affairs in Developing Countries Volum 1. Professor Resident, The World Maritime University, Malmö-Sweden.
- 20) Fisheries Act of the Federal Republic of Nigeria Maritime Code of the Federal Republic of Nigeria. Lagos 10th June, 1971.

A N N E X 1

Illustrations :

- 1) Africa
- 2) Gulf of Guinea
- 3) Annobon island
- 4) Bioko island
- 5) Mainland Rio Muni
- 6) Coast line of Rio Muni
- 7) Bay of Corisco
- 8) Por of Malabo
- 8) Port of Bata
- 9) Bay of Luba.

AFRICA



0 200 400 600 800 1000
KILOMETRES

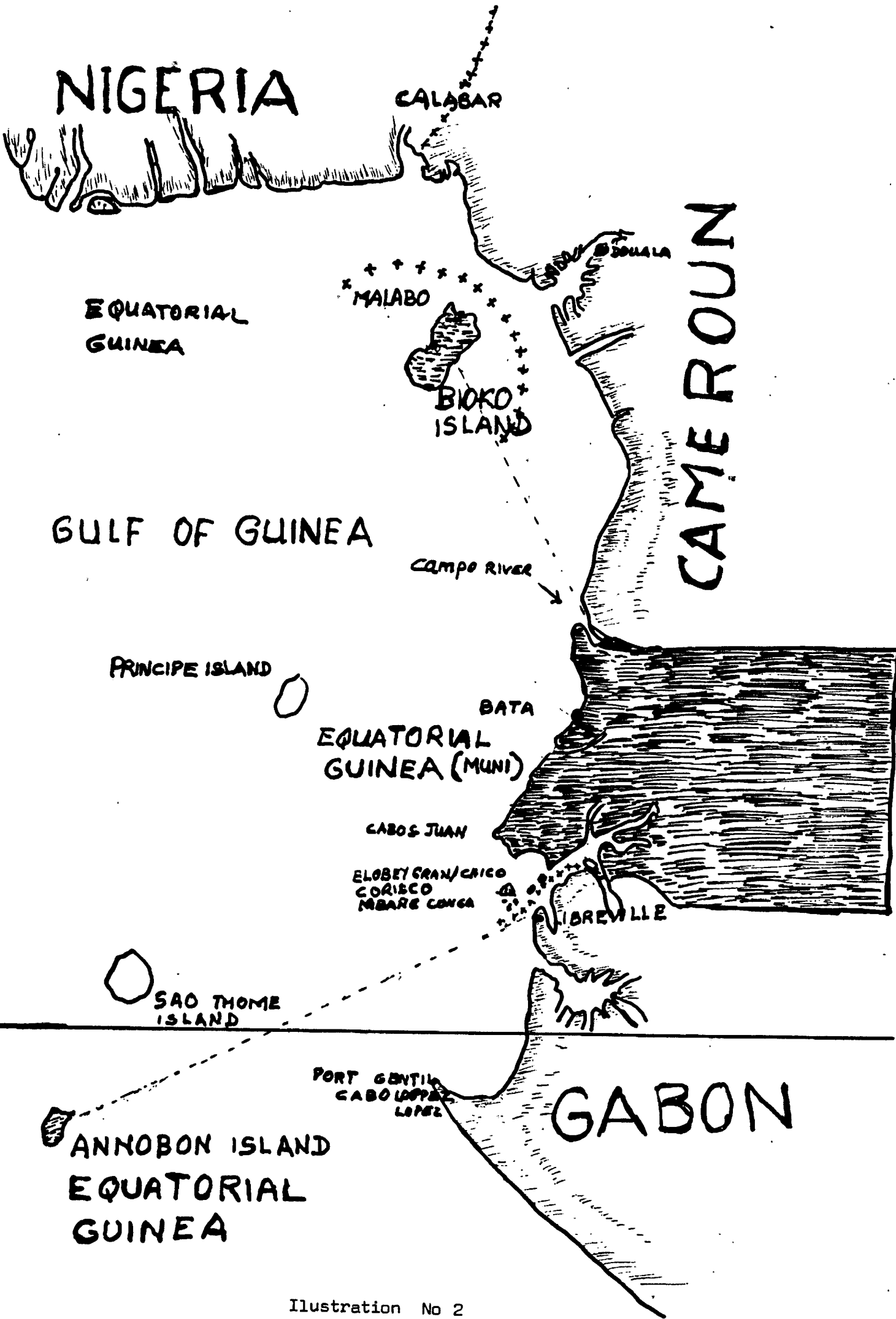


Illustration No 2

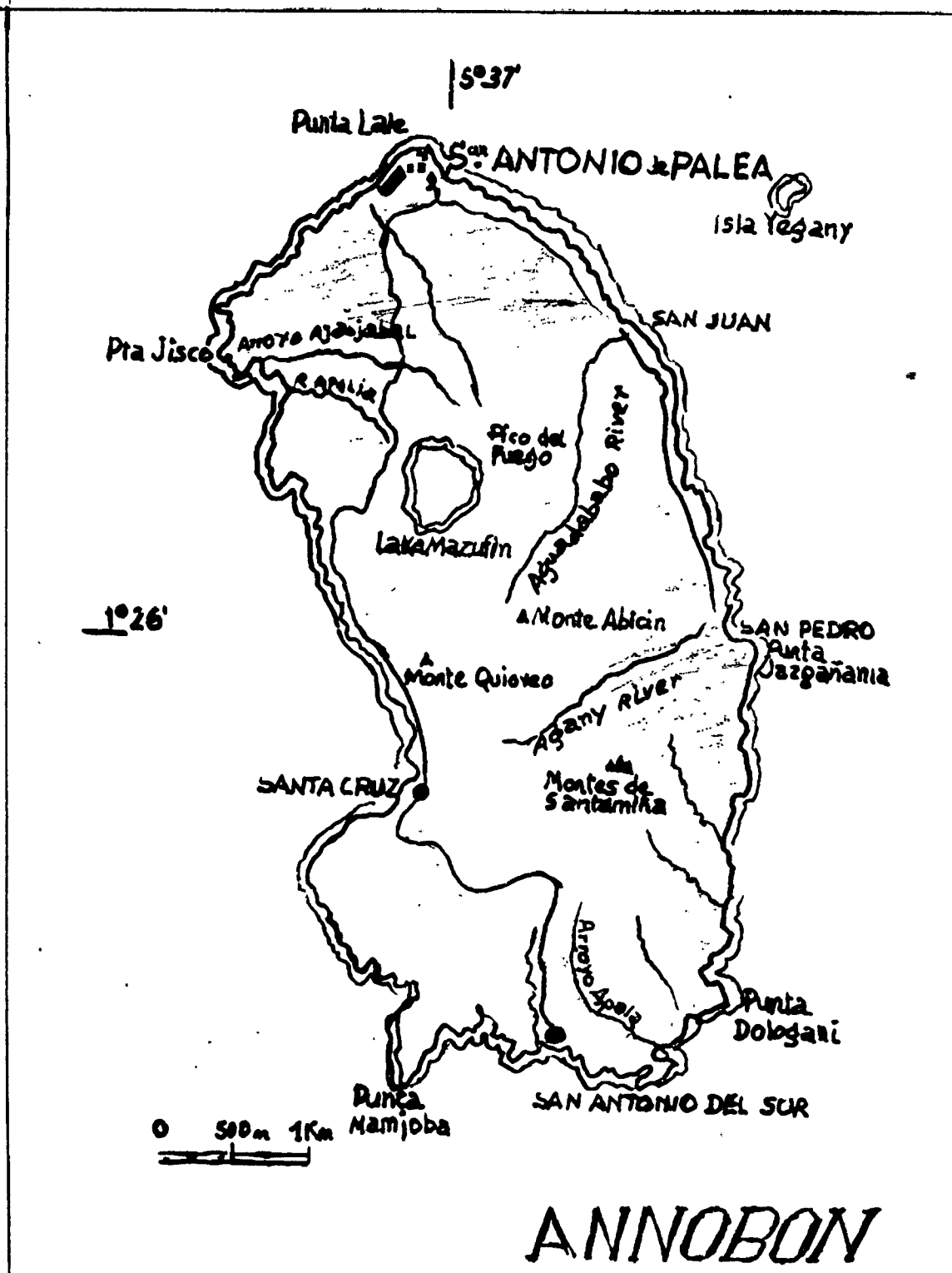


Illustration No 3

BIOKO

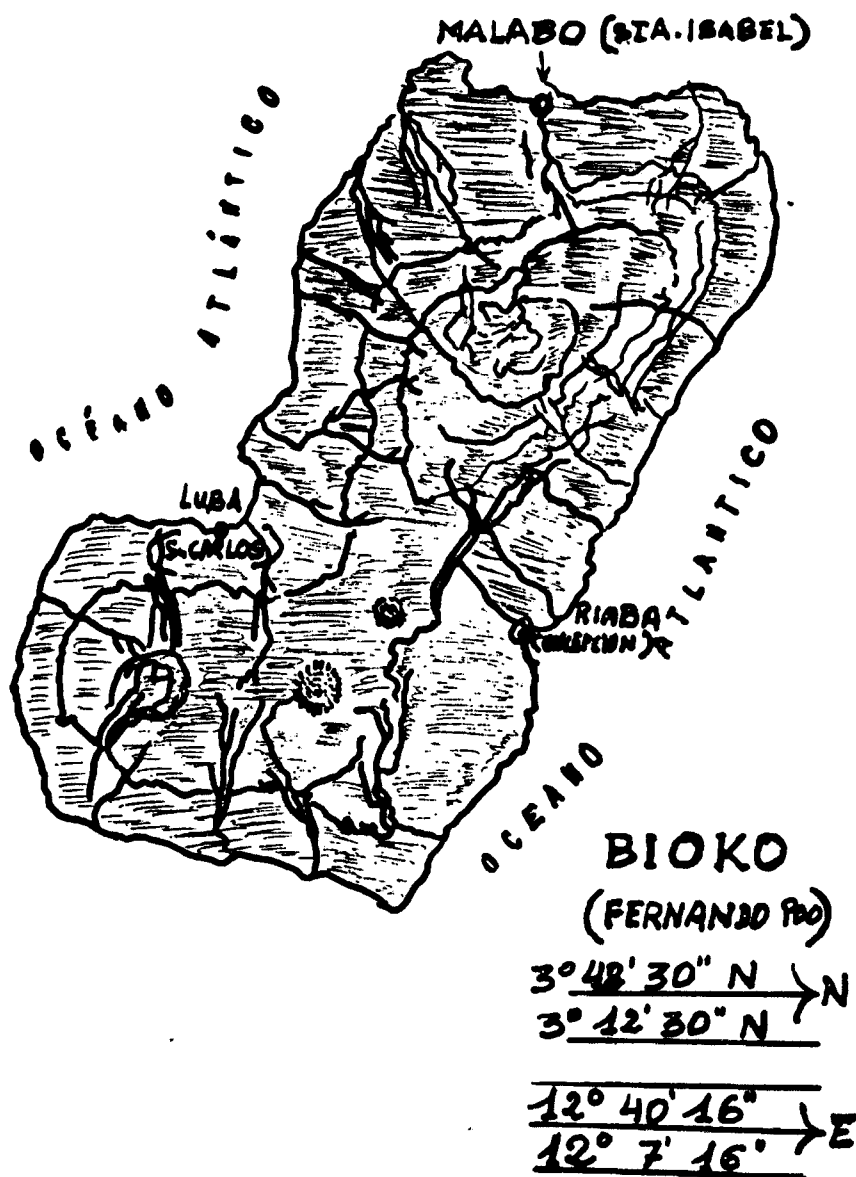
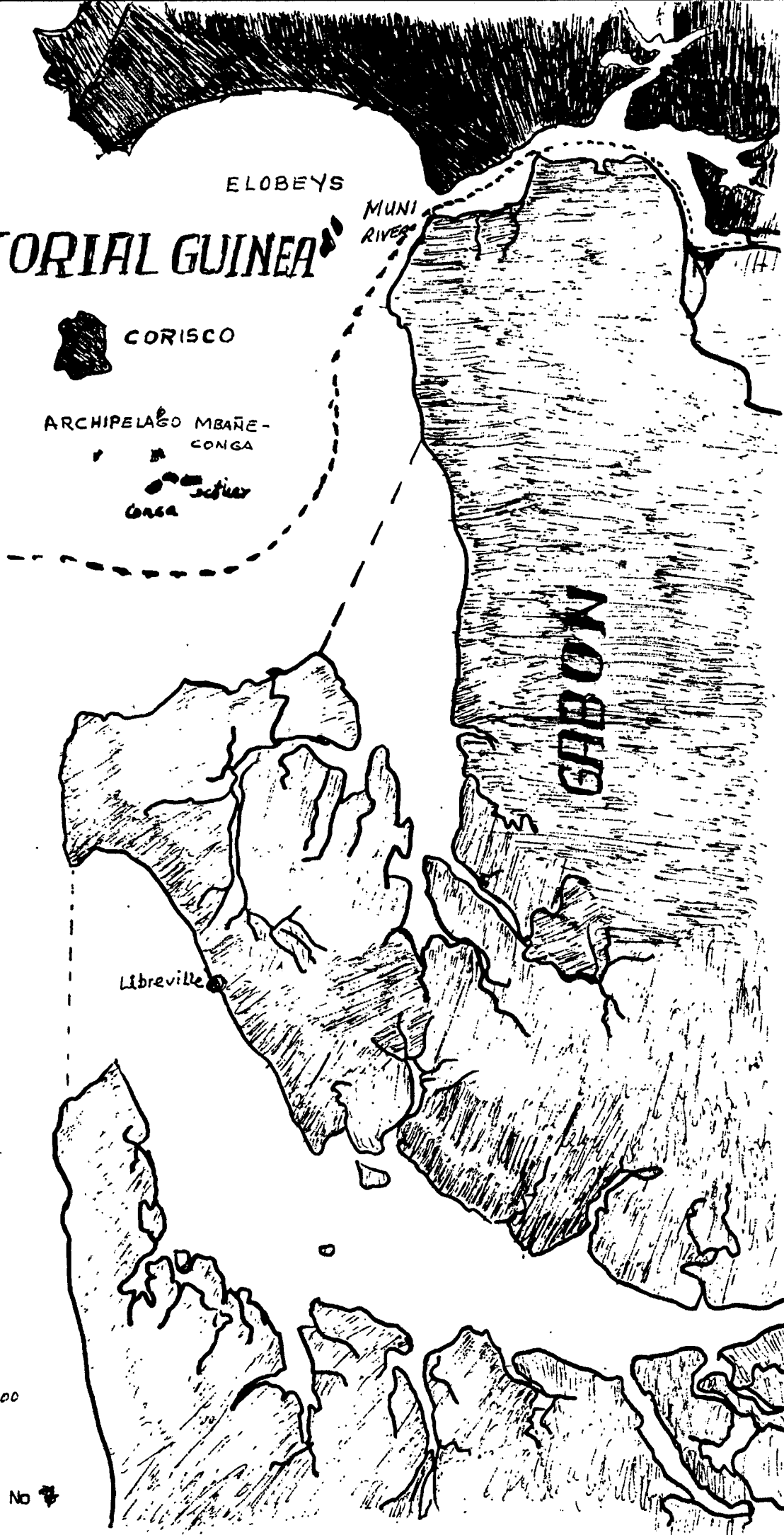


Illustration No 4

EQUATORIAL GUINEA



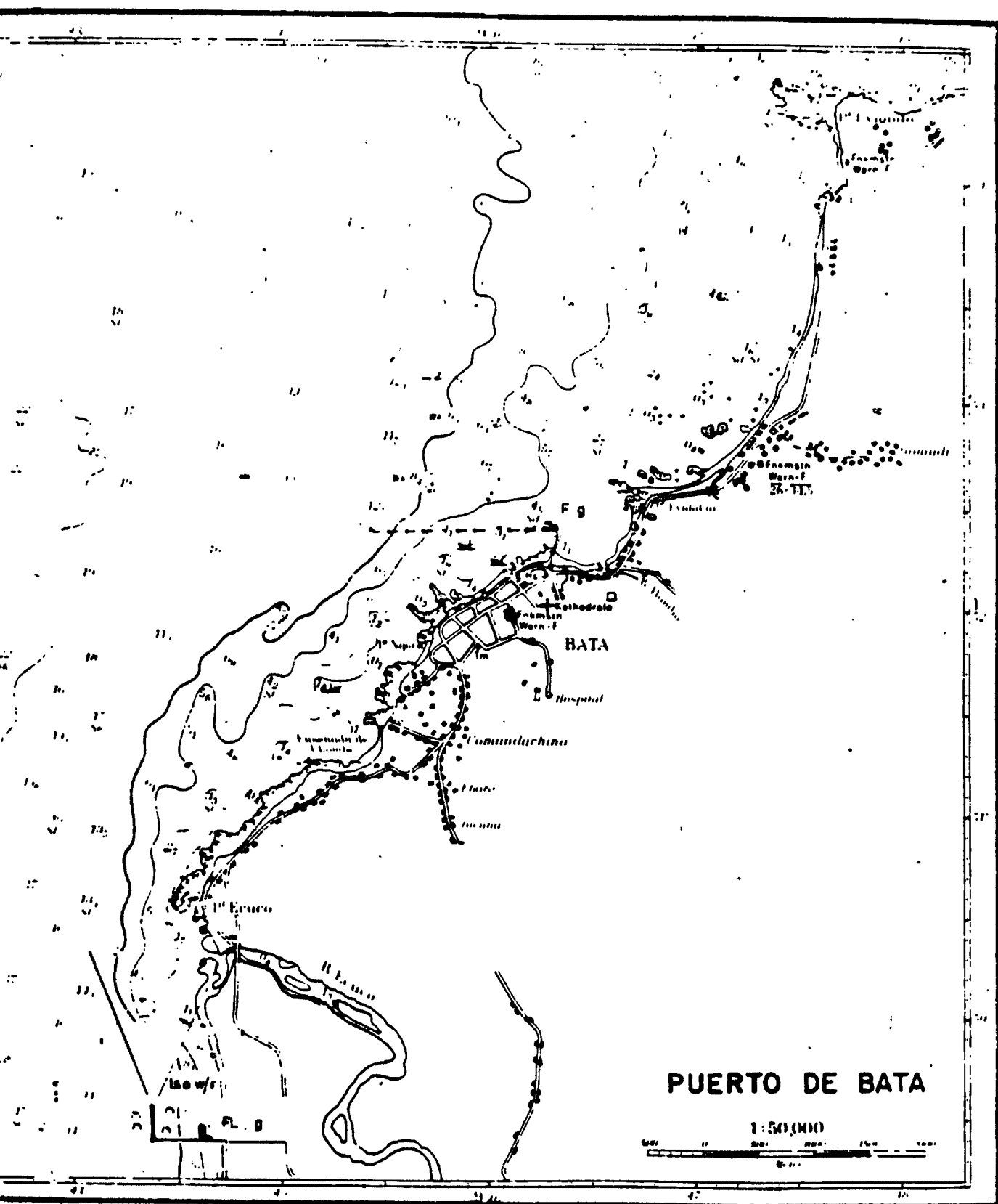
0 200 400 600 800 1000

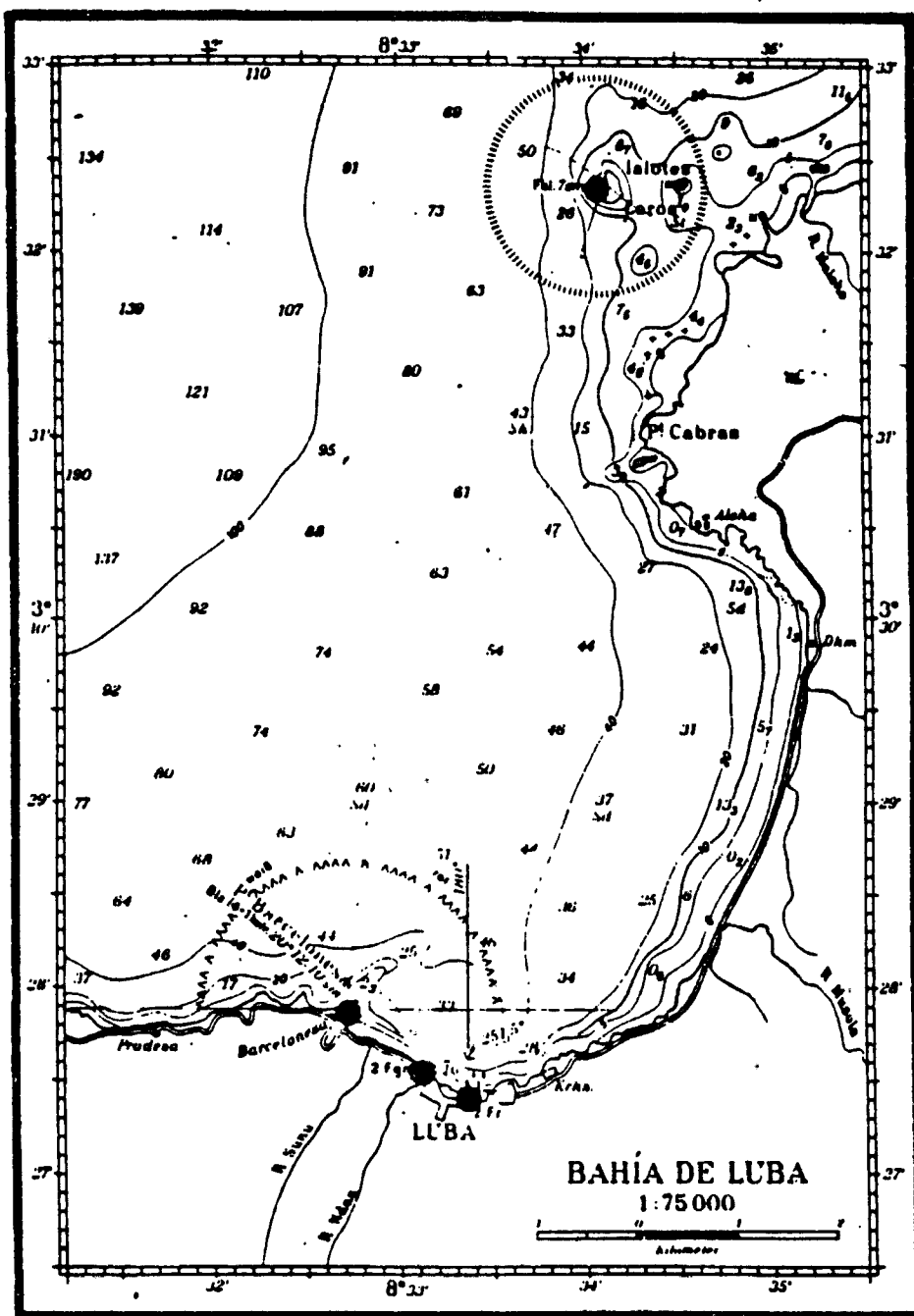
Km.

10 km

1:900000²

Illustration No 7





WORLD MARITIME UNIVERSITY
MALMÖ, Sweden

MARITIME CODE FOR EQUATORIAL GUINEA - VOL II

by

Rafael Asangono Obiang

Equatorial Guinea

November 1985

A paper submitted to the Faculty of the World Maritime University
in partial satisfaction of the requirements for the award of the
Master of Science (M.Sc) in GENERAL MARITIME ADMINISTRATION COURSE.

The contents of this paper reflect my own personal views and are
not necessarily endorsed by the UNIVERSITY.

Signature:



Date: 01 November 1985

Directed and assessed by:

Dr. AHMED ABDEL MONSEF

Professor World Maritime University

Co-assessed by:

Professor Dr Edgar Gold

Director Dalhousie Ocean Studies Programme

Professor at Dalhousie University, Canada.

Visiting Professor World Maritime University

A N N E X 2

An Act to amend the Nacional Harbours Board Act of
Canada.

CANADA NATIONAL HARBOURS BOARD ACT

An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

[Assented to 4th August, 1982]

Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:

PART I

NATIONAL HARBOURS BOARD ACT

1. The long title and sections 1 and 2 of the *National Harbours Board Act* are repealed and the following substituted therefor:

"An Act respecting the Canada Ports Corporation

1. This Act may be cited as the *Canada Ports Corporation Act*.

2. In this Act

"Board" means the Board of Directors of the Corporation;

"Chairman" means the Chairman of the Board appointed pursuant to subsection 3.15(1);

"Corporation" means the Canada Ports Corporation established by section 3.13;

"goods" includes all personal property and movables other than vessels;

Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance

[Sanctionnée le 4 août 1982]

Sa Majesté, sur l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète :

PARTIE I

LOI SUR LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

1. Le titre intégral et les articles 1 et 2 de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux* sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«Loi concernant la Société canadienne des ports

1. La présente loi peut être citée sous le titre: *Loi sur la Société canadienne des ports*.

2. Dans la présente loi

«conseil» signifie le conseil d'administration de la Société;

«conseil local» signifie le conseil d'administration d'une société de port locale;

«marchandises» comprend tous les biens mobiliers, à l'exclusion des navires;

«Ministre» signifie le membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada chargé

S.R., c. N-8; c. 16 (1^{re} suppl.); 1976-77, c. 28, 34

Titre abrégé

Définitions

«conseil»
"Board"

«conseil local»
"local board"

«marchandises»
"goods"

«Ministre»
"Minister"

"local board"
«conseil local»

"local board" means the board of directors of a local port corporation;

"local port corporation"
«société de port locale»

"local port corporation" means a corporation established under section 6.2;

"Minister"
«Ministre»

"Minister" means such member of the Queen's Privy Council for Canada as is designated by the Governor in Council as the Minister for the purposes of this Act;

"non-corporate port"
«port non constitué»

"non-corporate port" means a harbour at which no local port corporation has been established and that is under the jurisdiction of the Corporation;

"owner"
«propriétaire»

"owner" includes, in the case of a vessel, the agent, charterer by demise or master of the vessel, and, in the case of goods, the agent, sender, consignee or bailee of the goods, as well as the carrier of such goods to, upon, over or from any property under the administration or jurisdiction of the Corporation or a local port corporation;

"President"
«président»

"President" means the President of the Corporation appointed pursuant to subsection 3.16(1);

"vessel"
«navire»

"vessel" includes every description of ship, boat or craft used or capable of being used solely or partly for marine navigation without regard to method or lack of propulsion, a dredge, a floating elevator, a floating home, an oil rig, a seaplane, a raft or boom of logs or lumber and an air cushion vehicle;

"Vice-Chairman"
«version anglaise seulement»

"Vice-Chairman" means the Vice-Chairman of the Board appointed pursuant to subsection 3.15(1)."

par le gouverneur en conseil de l'application de la présente loi;

«navire» comprend tout engin flottant utilisé ou utilisable exclusivement ou partiellement pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion, ainsi qu'une drague, un élévateur flottant, une maison flottante, une plate-forme de forage, un hydravion, un radeau, une estacade de billes ou de bois de construction et un aéroglisseur;

«navire»
"vessel"

«port non constitué» signifie un port sous la juridiction de la Société à l'égard duquel aucune société de port locale n'a été constituée;

«port non constitué»
"non-corporate..."

«président» signifie le président de la Société, nommé conformément au paragraphe 3.16(1);

«président»
"President"

«président du conseil» signifie le président du conseil, nommé conformément au paragraphe 3.15(1);

«président du conseil»
"Chairman"

«propriétaire» comprend, dans le cas d'un navire, l'agent, l'affrèteur par bail ou le capitaine du navire, et, dans le cas de marchandises, l'agent, l'expéditeur, le consignataire ou le dépositaire des marchandises, de même que la personne qui transporte ces marchandises à destination ou en provenance de toute propriété relevant de l'administration ou de la juridiction de la Société ou d'une société de port locale, ou sur ou par-dessus une telle propriété;

«propriétaire»
"owner"

«Société» signifie la Société canadienne des ports constituée en vertu de l'article 3.13;

«Société»
"Corporation"

«société de port locale» signifie une société de port locale constituée sous le régime de l'article 6.2.»

«société de port locale»
"local port..."

2. Section 3 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

2. L'article 3 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

Objective of the
ports policy for
Canada

"3. (1) It is hereby declared that the objective of the national ports policy for Canada is to create a port system that

(a) is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of nation-

«3. (1) Il est déclaré que la politique portuaire nationale du Canada a pour objectif la création d'un système portuaire

a) qui contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien ainsi que des objectifs

Politique
portuaire
nationale

al, regional and local economic and social objectives;

(b) is efficient;

(c) provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;

(d) provides local port corporations with a high degree of autonomy for the management and operation of ports at which they are established, consistent with the responsibility of the Minister to ensure the integrity and efficiency of the national ports system and the optimum deployment of resources; and

(e) is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

sociaux et économiques, tant au niveau national que régional et local;

b) qui soit efficace;

c) qui offre à des conditions équitables des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;

d) qui laisse aux sociétés de port locales une très grande marge d'autonomie dans l'administration et l'exploitation des ports à l'égard desquels elles ont été constituées, conforme cependant avec la responsabilité qu'a le Ministre d'assurer l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire national et le meilleur déploiement de ses ressources; et

e) dont les activités soient coordonnées avec celles du secteur maritime et avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

idem

(2) It is further declared that achievement of the objective of the national ports policy requires

(a) the establishment at ports of national or regional significance at which there is demonstrated local interest in the management thereof and that are expected to be financially self-sufficient, of local port corporations each of which is comprised of persons who have proven experience and capacity applicable to the management and operation of the port and who are for the most part residents in the vicinity thereof;

(b) the establishment of consultative bodies to provide advice for the purposes of the planning and development of port policy in Canada and to ensure that port users and port workers and those provinces and municipalities that are adjacent to the ports are consulted on matters of significance to the operation and planning of the port; and

(c) the administration, within an overall national administrative system, under the authority of the Corporation, of non-corporate ports and works and property related thereto.

(2) Il est en outre déclaré que la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale exige

Réalisation de l'objectif

a) à l'égard des ports d'importance nationale ou régionale qui, selon toute vraisemblance, peuvent se suffire à eux-mêmes financièrement et à l'administration desquels des éléments locaux désirent participer, la constitution de sociétés de port locales dont le conseil soit formé principalement de personnes résidant dans les environs de ces ports et dont l'expérience et les aptitudes se prêtent à l'administration et à l'exploitation de ceux-ci;

b) la création d'organismes consultatifs en matière de planification et d'élaboration de la politique portuaire canadienne, chargés de veiller à ce que les usagers et les personnes employées dans les ports ainsi que les provinces et les municipalités qui y sont adjacentes soient consultés sur les questions liées à la planification et à l'exploitation de ceux-ci; et

c) l'administration par la Société, à l'intérieur d'un réseau portuaire national, des ports non constitués et des autres

Measures to achieve declared objective	3.1 (1) It is the responsibility of the Minister to undertake the necessary measures to achieve the objective of the national ports policy.	ouvrages ou biens qui relèvent de cette dernière.	3.1 (1) Il incombe au Ministre de prendre les dispositions nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale.	Responsabilités du Ministre
Directions to Corporation	(2) The Minister may, by order, issue such directions to the Corporation as he considers necessary to achieve the objective of the national ports policy and the Corporation shall comply with any such directions.	(2) Le Ministre peut, par arrêté, donner à la Société les directives qu'il juge nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale; la Société doit se conformer à ces directives.	(2) Le Ministre peut, par arrêté, donner à la Société les directives qu'il juge nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale; la Société doit se conformer à ces directives.	Directives à la Société
Application of subsections 22.1(2) to (4)	(3) Subsections 22.1(2) to (4) apply to directions issued under subsection (2) as those subsections apply to directions given pursuant to subsection 22.1(1).	(3) Les paragraphes 22.1(2) à (4) s'appliquent aux directives données en vertu du paragraphe (2) comme s'il s'agissait de directives données en vertu du paragraphe 22.1(1).	(3) Les paragraphes 22.1(2) à (4) s'appliquent aux directives données en vertu du paragraphe (2) comme s'il s'agissait de directives données en vertu du paragraphe 22.1(1).	Dispositions applicables
Local advisory committees established	3.11 (1) The Minister may establish local advisory committees for such non-corporate ports as he may designate.	3.11 (1) Le Ministre peut établir des conseils consultatifs locaux pour les ports non constitués qu'il lui plaît de désigner.	3.11 (1) Le Ministre peut établir des conseils consultatifs locaux pour les ports non constitués qu'il lui plaît de désigner.	Conseils consultatifs locaux
Members of local advisory committees	(2) A local advisory committee established pursuant to subsection (1) shall consist of not less than three and not more than five members appointed by the Minister from among persons residing in the vicinity of the port for which the committee is established.	(2) Les conseils établis en vertu du paragraphe (1) sont formés de trois à cinq membres nommés par le Ministre parmi les personnes qui résident dans les environs des ports visés au paragraphe (1).	(2) Les conseils établis en vertu du paragraphe (1) sont formés de trois à cinq membres nommés par le Ministre parmi les personnes qui résident dans les environs des ports visés au paragraphe (1).	Membres
Tenure of office	(3) Each member of a local advisory committee shall be appointed to hold office during pleasure for such term, not exceeding three years, as will ensure, as far as possible, the expiration in any one year of the terms of appointment of not more than two of the members so appointed.	(3) Les membres d'un conseil consultatif local sont nommés à titre amovible pour des mandats respectifs de trois ans au maximum, ces mandats étant, dans la mesure du possible, échelonnés de manière que leur expiration au cours d'une même année ne touche pas plus de deux des membres.	(3) Les membres d'un conseil consultatif local sont nommés à titre amovible pour des mandats respectifs de trois ans au maximum, ces mandats étant, dans la mesure du possible, échelonnés de manière que leur expiration au cours d'une même année ne touche pas plus de deux des membres.	Durée du mandat
Qualifications of local advisory committee members	(4) The members of a local advisory committee shall be persons who, in the opinion of the Minister, have the experience and capacity required for discharging their functions and are representative of local interests essential to port activities.	(4) Les membres d'un conseil consultatif local doivent, de l'avis du Ministre, être représentatifs des intérêts locaux essentiels aux activités portuaires et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.	(4) Les membres d'un conseil consultatif local doivent, de l'avis du Ministre, être représentatifs des intérêts locaux essentiels aux activités portuaires et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.	Représentativité
Remuneration	(5) The members of a local advisory committee shall serve without remuneration but may be paid any reasonable travel and living expenses incurred by them when engaged on the business of the committee while absent from their ordinary places of residence.	(5) Les membres d'un conseil consultatif local ne sont pas rémunérés mais il peut leur être versé les frais de déplacement et de séjour engagés en y allant aux affaires du conseil hors de leur lieu ordinaire de résidence.	(5) Les membres d'un conseil consultatif local ne sont pas rémunérés mais il peut leur être versé les frais de déplacement et de séjour engagés en y allant aux affaires du conseil hors de leur lieu ordinaire de résidence.	Rémunération

Duties of local advisory committees

(6) Each local advisory committee shall advise and make recommendations to the Corporation on the planning and operation of the port for which it is established.

Chairman of advisory committee

(7) The Minister shall designate one of the members of a local advisory committee to be the chairman thereof.

Regional advisory councils established

3.12 (1) The Minister may establish regional advisory councils for such regions of Canada as he may designate.

Maximum number of members

(2) The number of members of a regional advisory council established pursuant to subsection (1) shall not exceed eighteen.

Members of regional advisory councils

(3) A regional advisory council established pursuant to subsection (1) shall consist of

(a) the chairman of each local board in the region for which the council is established;

(b) the chairman of each harbour commission established by an Act of Parliament for a harbour in the region;

(c) the chairman of each local advisory committee established pursuant to subsection 3.11(1) for a non-corporate port in the region;

(d) such users of, and such employees at, harbours in the region and such other interested persons as are appointed by the Minister;

(e) an officer of the Department of Transport designated by the Minister; and

(f) any members appointed pursuant to subsection (4).

Provincial appointments

(4) The members of a regional advisory council shall include one member appointed by the government of each province in the region but each such government may, if the Minister authorizes it to do so, appoint more than one member of the council.

Member's representative

(5) A person who is a member of a regional advisory council by virtue of any of paragraphs (3)(a) to (c) may authorize

(6) Chaque conseil consultatif local doit soumettre à la Société des avis et des recommandations sur la planification et l'exploitation du port pour lequel il est établi.

(7) Le Ministre choisit parmi les membres de chaque conseil consultatif local le président de celui-ci.

3.12 (1) Le Ministre peut établir des conseils consultatifs régionaux dans les régions du Canada qu'il lui plaît de désigner.

(2) Un conseil consultatif régional établi en vertu du paragraphe (1) est formé d'au plus dix huit membres.

(3) Un conseil consultatif régional est composé

a) du président de chaque conseil local de la région;

b) du président de chaque Commission de port établie par une loi du Parlement dans la région;

c) du président de chaque conseil consultatif local établi dans la région en vertu du paragraphe 3.11(1);

d) des usagers, personnes employées dans les ports de la région et autres intéressés nommés par le Ministre;

e) d'un fonctionnaire du ministère des Transports nommé par le Ministre; et

f) des membres nommés en vertu du paragraphe (4).

(4) Le gouvernement de chaque province comprise dans une région désignée en vertu du paragraphe (1) nomme un membre du conseil consultatif régional; elle peut, si le Ministre l'y autorise, en nommer plus d'un.

(5) Les membres visés aux alinéas (3)a) à c) peuvent se faire représenter au conseil par la personne qu'ils autorisent par écrit à cette fin.

Fonctions

Président

Conseils consultatifs régionaux

Membres

Composition

Nomination par les provinces

Représentation

in writing another person to represent him on the council.

Remuneration

(6) The members of a regional advisory council appointed by the Minister shall serve without remuneration but may be paid any reasonable travel and living expenses incurred by them when engaged on the business of the council while absent from their ordinary places of residence.

Duties of regional advisory councils

(7) Each regional advisory council shall, from time to time, advise and make recommendations to the Minister on the planning and development of ports in the region for which it is established and on matters relating to those ports having regional significance.

Chairman

(8) Each regional advisory council shall elect one of its members to be chairman of the council.

Corporation established

3.13 There is hereby established a corporation to be called the Canada Ports Corporation.

Board of Directors

3.14 (1) The Corporation shall consist of a Board of Directors composed of a Chairman, a Vice-Chairman, a President and not less than eight or more than fourteen other directors.

Appointment of directors

(2) Each director, other than the Chairman, the Vice-Chairman and the President, shall be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, to hold office during pleasure for such term, not exceeding three years, as will ensure, as far as possible, the expiration in any one year of the terms of appointment of not more than one-third of the directors so appointed.

Qualifications of directors

(3) The directors shall be persons who, in the opinion of the Governor in Council, have the experience and capacity required for discharging their functions and are representative of national, regional and local interests essential to port activities.

Appointment of chairmen of local boards as directors

(4) Where three or more local port corporations are established, the chairmen of at least three local boards shall, in accordance with subsection (2), be appointed to

(6) Les membres d'un conseil consultatif, régional nommés par le Ministre ne sont pas rémunérés mais il peut leur être versé les frais de déplacement et de séjour engagés en vaquant aux affaires du conseil hors de leur lieu ordinaire de résidence.

Rémunération

(7) Chaque conseil consultatif régional doit conseiller le Ministre et lui soumettre des recommandations relativement à la planification et au développement des ports de la région pour laquelle il est établi et aux questions d'intérêt régional touchant ces ports.

Fonctions des conseils

(8) Chaque conseil consultatif régional doit élire parmi ses membres un président.

Président

3.13 Est constituée la Société canadienne des ports.

Constitution de la Société

3.14 (1) La Société est constituée d'un conseil d'administration, composé des président et vice-président du conseil, du président, ainsi que d'au moins huit et d'au plus quatorze autres administrateurs.

Conseil d'administration

(2) Les administrateurs, à l'exception des président et vice-président du conseil et du président, sont nommés à titre amovible par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, pour des mandats respectifs de trois ans au maximum, ces mandats étant, dans la mesure du possible, échelonnés de manière que leur expiration au cours d'une même année ne touche pas plus du tiers des administrateurs.

Nomination des administrateurs

(3) Les administrateurs doivent, de l'avis du gouverneur en conseil, être représentatifs des intérêts nationaux, régionaux et locaux essentiels aux activités portuaires et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.

Représentativité

(4) Lorsque des sociétés de port locales ont été constituées, les présidents d'au moins trois conseils locaux doivent, conformément au paragraphe (2), être nommés

Nomination des présidents de conseils locaux

be directors and, where less than three local port corporations are established, the chairman of the local board or of each local board, as the case may be, shall be so appointed.

Mem

(5) No appointment of the chairman of any local board to be a director shall be for a term exceeding the duration of his tenure of office as chairman of that local board.

Part-time directors

(6) The directors, other than the President, shall be appointed as part-time directors.

Re-appointment

(7) A director is eligible for re-appointment on the expiration of his term of office.

Remuneration

(8) A director shall be paid by the Corporation such salary or other remuneration as is approved by the Governor in Council.

Expenses

(9) A director shall be paid by the Corporation reasonable travel and living expenses incurred by him while absent from his ordinary place of residence in the course of his duties under this Act.

Appointment of the Chairman and Vice-Chairman

3.15 (1) The Chairman of the Board and the Vice-Chairman thereof shall be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, to hold office during pleasure for a term not exceeding three years.

Absence, incapacity or vacancy in office of Chairman

(2) In the event of the Chairman's absence or incapacity or any vacancy in the office of Chairman, the Vice-Chairman has all the duties and may exercise all the powers of the Chairman.

Absence, incapacity or vacancy in office of Chairman and Vice-Chairman

(3) Where, in any event referred to in subsection (2), the Vice-Chairman is himself absent or incapacitated or the office of Vice-Chairman is vacant, the Minister may, after consultation with the Board, designate another director of the Corporation to act as the Chairman for the time being, but no director so designated has authority to act as Chairman for a period

administrateurs de la Société ou, si le nombre de ces sociétés de port locales est inférieur à trois, le président de chaque conseil local.

Durée du mandat

(5) Un président de conseil local n'occupe son poste d'administrateur de la Société que durant son mandat de président de conseil local.

Temps partiel

(6) Les administrateurs, à l'exception du président, occupent leur poste à temps partiel.

Renouvellement de mandat

(7) Le mandat d'un administrateur est renouvelable lorsqu'il vient à expiration.

Rémunération

(8) La Société verse aux administrateurs le traitement ou toute autre rémunération qu'approuve le gouverneur en conseil.

Indemnités

(9) La Société défraie les administrateurs des dépenses de déplacement et de séjour entraînées par l'accomplissement, hors de leur lieu ordinaire de résidence, des fonctions qui leur sont confiées en application de la présente loi.

Nomination des président et vice-président du conseil

3.15 (1) Les président et vice-président du conseil sont nommés à titre amovible pour un mandat de trois ans au maximum par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil.

Absence ou empêchement du président du conseil

(2) En cas d'absence ou d'empêchement du président du conseil ou de vacance de son poste, le vice-président du conseil assure l'intérim.

Absence ou empêchement des président et vice-président du conseil

(3) Si la règle prévue au paragraphe (2) ne peut être observée du fait que le vice-président du conseil est lui-même absent ou empêché ou que son poste est vacant, le Ministre peut, après consultation du conseil, désigner un autre administrateur pour assurer l'intérim pendant un maximum de six mois, sauf prolongation approuvée par le gouverneur en conseil.

	exceeding six months without the approval of the Governor in Council.		
Appointment of President	3.16 (1) The President of the Corporation shall be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, to hold office during pleasure for a term not exceeding seven years.	3.16 (1) Le président est nommé à titre amovible pour un mandat de sept ans au maximum par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil.	Nomination du président
Full-time performance of duties	(2) The President shall devote the whole of his time to the performance of his duties.	(2) Le président doit consacrer tout son temps à l'exercice de ses fonctions.	Cumul de fonctions interdit
Absence, incapacity or vacancy in office of President	(3) If the President is absent or incapacitated or if the office of President is vacant, the Board may designate another full-time officer of the Corporation to act as President for the time being, but no officer so designated has authority to act as President for a period exceeding six months without the approval of the Governor in Council.	(3) En cas d'absence ou d'empêchement du président ou de vacance de son poste, le conseil peut désigner un dirigeant à plein temps de la Société pour assurer l'intérim pendant un maximum de six mois, sauf prolongation approuvée par le gouverneur en conseil.	Absence ou empêchement
Chief executive officer	(4) The President is the chief executive officer of the Corporation.	(4) Le président est le principal dirigeant de la Société.	Principal dirigeant
Head office	3.17 The head office of the Corporation shall be in the National Capital Region as described in the schedule to the <i>National Capital Act</i> or at any other place in Canada designated for the time being by the Governor in Council.	3.17 Le siège social de la Société est situé dans la région de la Capitale nationale délimitée à l'annexe de la <i>Loi sur la Capitale nationale</i> ou à tout autre lieu, au Canada, désigné par le gouverneur en conseil.	Siège social
Administration by Board	3.18 (1) The Board shall direct and manage the affairs of the Corporation and may, for such purposes, exercise all the powers and perform all the duties of the Corporation.	3.18 (1) Le conseil assure la direction et la gestion des affaires de la Société et, à cette fin, dispose de tous les pouvoirs et remplit toutes les fonctions de celle-ci.	Gestion par le conseil
Committees	(2) The Board may (a) establish an executive committee and such other committees as the Board considers advisable; (b) determine the composition of any committee established by the Board, the tenure of its members and the duties of the committee; and (c) delegate to any executive committee established pursuant to paragraph (a) any duties and powers of the Board.	(2) Le conseil peut: a) créer un comité de direction et les autres comités qu'il estime indiqués; b) fixer la composition et les fonctions des comités qu'il a créés, ainsi que le mandat de leurs membres; et c) déléguer tous ses pouvoirs et fonctions au comité de direction créé en vertu de l'alinéa a).	Comités
Idem	(3) An executive committee established pursuant to subsection (2) may perform any duty and exercise any power of the Board delegated to it by the Board.	(3) Le comité de direction créé en vertu du paragraphe (2) peut exercer les pouvoirs et fonctions du conseil que ce dernier lui a délégués.	Idem

Status of Corporation

3.19 The Corporation is, to the extent of its authority for the purposes of this Act, an agent of Her Majesty in right of Canada and the Corporation's powers under this Act may be exercised only as an agent of Her Majesty."

3.19 La Société est, dans le cadre de ses attributions, mandataire de Sa Majesté du chef du Canada et ne peut exercer ses pouvoirs qu'à ce titre.

Qualité de mandataire de Sa Majesté

3. Subsection 4(2) of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

3. Le paragraphe 4(2) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

Government Employees Compensation Act to apply

"(2) The *Government Employees Compensation Act* applies to the employees of the Corporation and, for the purposes of that Act, those employees shall be deemed to be "employees" as defined by that Act.

«(2) La *Loi sur l'indemnisation des employés de l'État* s'applique aux employés de la Société; et pour les fins de cette loi, ceux-ci sont réputés être des employés au sens de cette loi.

Application de la Loi sur l'indemnisation des employés de l'État

Deemed employment as described in *Aeronautics Act*

(3) The employees of the Corporation shall, for the purposes of section 7 of the *Aeronautics Act*, be deemed to be employed as described therein."

(3) Les employés de la Société sont réputés être des personnes visées à l'article 7 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Application de la Loi sur l'aéronautique

4. Subsections 5(1) and (2) of the said Act are repealed and the following substituted therefor :

4. Les paragraphes 5(1) et (2) de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

Police constables

"5. (1) Any superior court judge within whose jurisdiction property under the administration of the Corporation or a local port corporation is situated may, upon application to him by the Corporation, appoint any person as a police constable for the enforcement of this Act and the by-laws and for the enforcement of the laws of Canada or any province in so far as the enforcement of such laws relates to the protection of property under the administration of the Corporation or a local port corporation or to the protection of persons present upon, or property situated upon, premises under the administration of the Corporation or a local port corporation, and for that purpose every such police constable is deemed to be a peace officer within the meaning of the *Criminal Code* and to possess jurisdiction as such upon property under the administration of the Corporation or a local port corporation and in any place not more than twenty-five miles distant from property under the administration of the Corporation or a local port corporation.

«5. (1) Tout juge d'une cour supérieure, dans la juridiction de qui des biens sous l'administration de la Société ou d'une société de port locale sont situés, peut, sur demande à lui faite par la Société, nommer une personne agent de police en vue de l'exécution de la présente loi et des règlements, et de l'exécution des lois du Canada ou d'une province, dans la mesure où l'exécution de ces lois se rattache à la protection de biens sous l'administration de la Société ou d'une société de port locale ou à la protection de personnes ou de biens se trouvant en des lieux relevant de leur administration. A cette fin, chaque semblable agent de police est réputé un agent de la paix au sens du *Code criminel* et avoir juridiction à ce titre sur les biens relevant de l'administration de la Société ou d'une société de port locale et dans tout endroit situé à vingt-cinq milles au plus d'une propriété relevant de l'administration.

Agents de police

Powers of police constable

(2) A police constable appointed under subsection (1) may take any person

(2) Un agent de police nommé aux termes du paragraphe (1) peut amener

Pouvoirs d'un agent de police

charged with any act or omission punishable by fine or imprisonment under this Act or any law referred to in subsection (1) before any court possessing jurisdiction in such cases over any area within which any property under the administration of the Corporation or a local port corporation is located, whether or not the person was taken or the act or omission occurred or is alleged to have occurred within such area, and the court shall deal with such person as though he had been taken and as though the act or omission had occurred within the area of the court's jurisdiction, but no court shall so deal with such person if the act or omission is alleged to have occurred outside the province or at a place more than twenty-five miles distant from the place where the court is sitting."

5. Section 6 of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

*Public Service
Employment
Act benefits
preserved*

"6. (1) Any employee of the Corporation who, at the time of his appointment or employment under or pursuant to this Act, was an employee within the meaning of the *Public Service Employment Act*, continues to retain and is eligible to receive all the benefits, except salary as an employee in the Public Service, that he would have been eligible to receive had he remained an employee in the Public Service.

*Benefits
continued*

(2) Where an employee of the Corporation becomes an employee of a local port corporation, he continues thereafter to have the same employment benefits as he had in the Corporation immediately prior to his becoming the local port corporation's employee until those benefits are modified by a collective agreement or, in the case of an employee not represented by a bargaining agent, by a policy decision of the local port corporation.

Petition

6.1 (1) The Corporation may, in such form and manner as the Minister may prescribe, petition him for the establish-

toute personne inculpée d'un acte ou d'une omission punissable d'amende ou d'emprisonnement selon la présente loi ou quelque loi dont fait mention le paragraphe (1), devant toute cour ayant juridiction, en l'espèce, en une région dans les limites de laquelle est située quelque propriété relevant de l'administration de la Société ou d'une société de port locale, que la personne ait été appréhendée ou non dans cette région, ou que l'acte ou l'omission s'y soit produite ou non, ou qu'il soit ou non allégué que l'acte ou l'omission s'y est produite; et la cour doit traiter cette personne comme si elle avait été appréhendée dans la région soumise à la juridiction de la cour et comme si l'acte ou l'omission s'y était produite; mais aucune cour ne doit traiter ainsi cette personne s'il est allégué que l'acte ou l'omission s'est produite hors de la province ou à un endroit situé à plus de vingt-cinq milles du lieu où la cour siège.

5. L'article 6 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

*Sauvegarde des
avantages de la
Loi sur l'emploi
dans la
Fonction
publique*

"6. (1) Tout employé de la Société qui, au moment de sa nomination ou de son emploi en vertu ou en conformité de la présente loi, était un employé au sens de la *Loi sur l'emploi dans la Fonction publique*, continue de retenir et a droit de recevoir tous les avantages, sauf le traitement à titre d'employé dans la Fonction publique, qu'il aurait eu droit de recevoir s'il était demeuré un employé dans la Fonction publique.

*Maintien des
avantages*

(2) Tout employé de la Société conserve, s'il devient un employé d'une société de port locale, les droits et avantages que lui conférait son emploi à la Société, sous réserve des éventuelles modifications consécutives aux négociations collectives ou, dans le cas d'un employé non représenté par un agent négociateur, à des décisions administratives de la société de port locale.

*Demande au
Ministre*

6.1 (1) La Société peut demander au Ministre, en la forme et de la façon qu'il indique, la constitution d'une société de

ment of a corporation under section 6.2 at any non-corporate port if, in the opinion of the Corporation,

- (a) the port is of national or regional significance;
- (b) there is demonstrated local interest in the management of the port; and
- (c) the port will likely be financially self-sufficient.

Contents of petition

(2) The Corporation shall, in any petition under subsection (1),

- (a) state the proposed corporate name of the corporation it seeks to have established under section 6.2; and
- (b) specify such of the provisions set out in Part II of Schedule I as, in the event of the establishment of that corporation, are to have effect in respect of that corporation according to the terms of the letters patent.

Establishment of local port corporation

6.2 (1) On a petition under section 6.1, the Minister may, with the approval of the Governor in Council, issue under his seal of office letters patent of incorporation establishing a corporation in accordance with the petition at the non-corporate port specified therein, in respect of which corporation the provisions set out in Part I of Schedule I shall have effect.

Notice of letters patent

(2) Notice of the issuance of letters patent pursuant to subsection (1) shall be published in the *Canada Gazette*.

Supplementary letters patent

6.3 (1) On a petition submitted by a local port corporation with the approval of the Corporation, the Minister may, with the approval of the Governor in Council, issue under his seal of office supplementary letters patent amending the letters patent of that local port corporation but no supplementary letters patent shall confer on a local port corporation any powers other than those contemplated in this Act.

Notice of supplementary letters patent

(2) Notice of the issuance of supplementary letters patent pursuant to subsection (1) shall be published in the *Canada Gazette*.

port locale en vertu de l'article 6.2 à l'égard d'un port non constitué si, de l'avis de la Société,

- a) ce port est d'importance nationale ou régionale;
- b) des éléments locaux désirent participer à l'administration de ce port; et
- c) ce port, selon toute vraisemblance, peut se suffire à lui-même financièrement.

(2) La Société doit, dans la demande prévue au paragraphe (1),

- a) énoncer la dénomination sociale de la société de port locale à constituer en vertu de l'article 6.2; et
- b) énumérer les dispositions de la Partie II de l'annexe I qui, si la société de port locale est constituée, lui seront applicables aux termes de ses lettres patentes.

Contenu de la demande

6.2 (1) Sur réception de la demande prévue à l'article 6.1, le Ministre peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, par lettres patentes portant son sceau, constituer, conformément à la demande, une société de port locale à l'égard du port non-constitué qui y est désigné; la Partie I de l'annexe I s'applique à toute société de port locale constituée en vertu du présent paragraphe.

Constitution d'une société de port locale

(2) Avis de la délivrance des lettres patentes est publié dans la *Gazette du Canada*.

Avis

6.3 (1) A la demande d'une société de port locale, approuvée par la Société, le Ministre peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, par lettres patentes portant son sceau, modifier les lettres patentes de cette société de port locale; il ne peut, toutefois, attribuer à la société de port locale des pouvoirs autres que ceux qui sont prévus à la présente loi.

Lettres patentes supplémentaires

(2) Avis de la délivrance des lettres patentes supplémentaires est publié dans la *Gazette du Canada*.

Avis

Corporation's
by-laws, where
deemed local
port corpora-
tion's by-laws

6.4 (1) Where the Corporation has made any by-laws applying in respect of a non-corporate port and a local port corporation is established thereat, the by-laws shall, in respect of the port, from the date of any conferment on the local port corporation of power to make such by-laws, have effect as if made by the local port corporation until the by-laws are varied or repealed by the local port corporation.

Directions to
amend by-laws

(2) The Governor in Council may issue to a local port corporation directions requiring it to make any amendment to its by-laws.

Actions
continued

6.5 On the establishment of a local port corporation,

(a) the name of the local port corporation shall be substituted for that of the Corporation in every contract, collective agreement, lease, licence, permit or other document entered into or granted by the Corporation with regard to the harbour in relation to which the local port corporation is established,

(b) all rights, obligations and liabilities of the Corporation in relation to that harbour shall become rights, obligations and liabilities of the local port corporation,

(c) the administration of all such property and works within the limits of that harbour as are administered by the Board shall be deemed to have been transferred to the local port corporation, on the day the local port corporation is established, and any action or proceeding pending by or against the Corporation on that day in relation to that harbour may be taken up or continued by or against the local port corporation.

Directions to
local port
corporation

6.6 The Corporation may give directions to a local port corporation for the purpose of achieving the objective of the national ports policy and the local port corporation shall comply with any directions given under this section.

Preliminary
proceedings

6.7 Where the Minister has issued letters patent establishing a local port corporation on a day later than the day on

Règlements

6.4 (1) Les règlements établis par la Société qui s'appliquent à un port à l'égard duquel une société de port locale a été constituée sont, dans la mesure où celle-ci a le pouvoir de les établir, à compter de la date où ce pouvoir lui a été attribué, réputés être, pour les fins de ce port, des règlements de la société de port locale et demeurent en vigueur jusqu'à ce que celle-ci les modifie ou les annule.

Directive
relative aux
règlements

(2) Le gouverneur en conseil peut, par directive, ordonner à une société de port locale de modifier ses règlements.

Reprise des
poursuites et
instances

6.5 Lorsqu'une société de port locale est constituée à l'égard d'un port,

a) la dénomination de la société de port locale remplace celle de la Société dans tout contrat, convention collective ou bail auquel elle était partie et dans tout permis ou licence que la Société a octroyé et dans tout autre document qu'elle a délivré concernant ce port,

b) les droits, engagements et dettes de la Société relativement à ce port sont dévolus à la société de port locale, et

c) l'administration de tous les biens et ouvrages, dans les limites de ce port, administrés par la Société est réputée avoir été transférée à la société de port locale

à compter de la date de la constitution de la société de port locale; celle-ci peut reprendre toute poursuite ou procédure engagée, à cette date, pour ou contre la Société relativement à ce port.

Directives à une
société de port
locale

6.6 La Société peut donner à une société de port locale des directives afin de réaliser l'objectif de la politique portuaire nationale; une société de port locale doit se conformer à ces directives.

Procédures
préliminaires

6.7 Lorsqu'une société de port locale est, aux termes des lettres patentes délivrées en vertu de l'article 6.2 de la pré-

which the letters patent are issued, any powers conferred by this Act to make appointments or by-laws or do any other thing may be exercised at any time before the day on which the local port corporation is established in order that the local port corporation may commence operating on that day, but a by-law so made or thing so done has no effect until the day fixed in the letters patent for the establishment of that corporation except in so far as may be necessary to enable it to commence operating on that day.

sente loi, constituée à une date postérieure à la délivrance de ces dernières, les pouvoirs de nomination, de réglementation et d'action accordés par cette loi peuvent être exercés en tout temps avant la constitution de la société de port locale pour lui permettre d'entrer en activité à la date de sa constitution; cependant aucun règlement établi ni aucun acte accompli dans ces circonstances n'a d'effet avant la date fixée dans les lettres patentes pour la constitution de la société de port locale, sauf dans la mesure nécessaire pour lui permettre d'entrer en activité à cette date.

Dissolution of
local port
corporation

6.8 Of his own motion or on the petition of the Corporation, the Minister may, with the approval of the Governor in Council, direct any local port corporation to wind up its affairs and may, by order, dissolve any local port corporation to which he has given a direction under this subsection and, on the day that the order takes effect, the port at which the local port corporation was established becomes a non-corporate port."

Dissolution
d'une société de
port locale

6.8 De son propre chef ou à la demande de la Société, le Ministre peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, ordonner à une société de port locale de liquider ses affaires et, par arrêté, dissoudre cette dernière; le port à l'égard duquel elle avait été constituée devient, à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté, un port non constitué.

6. Subsection 7(2) of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

6. Le paragraphe 7(2) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

Boundaries

"(2) The boundaries of the harbours of Halifax, Saint John, Chicoutimi, Quebec, Trois-Rivières, Montreal and Vancouver are as described in Schedule II, or as may be determined from time to time by order of the Governor in Council and any such order shall be published in the *Canada Gazette*.

Limites

"(2) Les limites des ports d'Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver sont celles que décrit l'annexe II, ou celles que détermine, à l'occasion, un décret du gouverneur en conseil, lequel doit être publié dans la *Gazette du Canada*.

Definition

(3) In paragraph (1)(a), "Corporations" means the Corporations constituted to administer the harbours of Halifax, Saint John, Chicoutimi, Quebec, Trois-Rivières, Montreal and Vancouver by the Acts set out in Schedule A to chapter 42 of the Statutes of Canada, 1936.

Définition de
corporations

(3) Pour l'application de l'alinéa (1)a, «corporations» signifie les corporations constituées pour administrer les ports d'Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver sous le régime des lois énoncées à l'annexe A du chapitre 42 des Statuts du Canada de 1936.

Right of
municipality to
be consulted

(4) No order altering the boundaries of a local port corporation shall be issued until the council of each municipality that would be affected thereby has been consulted."

Droit des
municipalités
d'être
consultées

(4) Les limites d'un port local dont l'administration est constituée en société ne peuvent être modifiées par décret tant que le conseil de chacune des municipalités

7. Section 9 of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

Transfer of
other harbours,
etc.

"9. (1) The Governor in Council may, by order, at any time, on the recommendation of the Minister,

(a) transfer to the Corporation for administration, management and control any harbour, work or property of Canada, or

(b) terminate the administration, management and control of any harbour, work or property by the Corporation and provide for any matters incidental to the termination of that administration, management and control,

if the Governor in Council is of the opinion that the exercise of his power pursuant to paragraph (a) or (b), as the case may be, will enable the improvement of the administration, management and control of the harbour, work or property.

Application

(2) With effect from the coming into force of an order made under subsection (1), this Act applies to any harbour, work or property transferred to the Corporation by the order or ceases to apply to any harbour, work or property of which the order terminates the administration, management and control by the Corporation."

8. Subsection 11(2) of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

Contracts

"(1.1) The Corporation may, on behalf of Her Majesty in right of Canada, enter into contracts in the name of Her Majesty or in the name of the Corporation.

Vesting of
property

(2) All property acquired or held by the Corporation is the property of Her Majesty in right of Canada and title thereto may be vested in the name of Her Majesty or in the name of the Corporation."

9. (1) Paragraph 13(1)(c) of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

qu'affecterait la modification n'a pas été consulté.

7. L'article 9 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

"9. (1) Sur recommandation du Ministre, le gouverneur en conseil peut, par décret,

a) transférer tous ports, ouvrages et biens du Canada à la Société pour qu'elle les administre, gère et régisse, ou

b) soustraire à l'administration, gestion et régie de la Société tous ports, ouvrages et biens du Canada et pourvoir, le cas échéant, aux questions qui en découlent,

s'il estime que ces mesures permettent une meilleure administration, gestion et régie de ces ports, ouvrages et biens.

Transfer

(2) Les ports, ouvrages et biens qui font l'objet du décret prévu au paragraphe (1) cessent d'être assujettis à la présente loi ou le deviennent, selon le cas, à compter de la date d'entrée en vigueur du décret.

Application de
la présente loi

8. Le paragraphe 11(2) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

"(1.1) La Société peut, pour le compte de Sa Majesté du chef du Canada, conclure des contrats sous son nom propre ou celui de Sa Majesté.

Contrats

(2) Tous biens acquis ou détenus par la Société sont dévolus à Sa Majesté du chef du Canada; les titres de propriété afférents peuvent être établis au nom de Sa Majesté ou au nom de la Société."

Biens dévolus à
Sa Majesté

9. (1) L'alinéa 13(1)(c) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

"(c) where the estimated cost of the work does not exceed the amount prescribed by by-law of the Corporation."

(2) All that portion of subsection 13(3) of the said Act preceding paragraph (a) thereof is repealed and the following substituted therefor :

"(3) Notwithstanding subsections (1) and (2), no contract for the execution of any work shall be awarded by the Corporation, without the approval of the Governor in Council, for an amount in excess of the amount prescribed for the purpose of paragraph (1)(c) unless"

(3) Paragraph 13(3)(c) of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

"(c) the amount of the contract as indicated by the tender of the person to whom the contract is to be awarded does not exceed the maximum amount prescribed by by-law of the Corporation."

10. (1) All that portion of subsection 14(1) of the said Act preceding paragraph (a) thereof is repealed and the following substituted therefor :

"14. (1) The Corporation may, with the approval of the Governor in Council, make by-laws, not inconsistent with the provisions of this Act, for the direction, conduct and government of the Corporation and its employees, and the administration, management and control of the several harbours, works and property under its jurisdiction including"

(2) Paragraph 14(1)(e) of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

"(e) the imposition and collection of rates or tolls on vessels, vehicles and persons coming into or using any of the harbours, and on goods or cargoes landed from or shipped on board such vessels or transhipped by water within the limits of the harbour and the stipulation of the terms and conditions on which such use may be made or the relevant service rendered, including any

«c) dans le cas où le coût estimatif de l'entreprise n'excède pas le montant fixé par règlement de la Société.»

(2) La partie du paragraphe 13(3) de ladite loi qui précède l'alinéa a) est abrogée et remplacée par ce qui suit :

«(3) Nonobstant les paragraphes (1) et (2), aucun contrat pour l'exécution de quelque entreprise ne doit être adjugé par la Société, sans l'approbation du gouverneur en conseil, pour un montant supérieur à celui qui est fixé par règlement en vertu de l'alinéa (1)c) sauf»

(3) L'alinéa 13(3)c) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«c) si le montant du contrat, indiqué par la soumission de la personne à qui le contrat doit être adjugé, n'excède pas un montant maximal fixé par règlement de la Société.»

10. (1) La partie du paragraphe 14(1) de ladite loi qui précède l'alinéa a) est abrogée et remplacée par ce qui suit :

«14. (1) La Société peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir des règlements, non incompatibles avec les dispositions de la présente loi, pour la direction, la conduite et la gouverne de la Société et de ses employés, ainsi que pour l'administration, la gestion et la régie des divers ports, ouvrages et biens sous sa juridiction, y compris»

(2) L'alinéa 14(1)e) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«e) l'imposition et la perception de droits ou péages sur les navires, véhicules et personnes qui entrent dans les ports ou qui en font usage, sur les marchandises ou cargaisons déchargées de ces navires, chargées à leur bord ou transbordées par eau dans les limites des ports et la stipulation des modalités, y compris celles visant la responsabilité civile de la Société en cas de négligence

Approbation du gouverneur en conseil

Règlements

terms and conditions affecting the civil liability of the Corporation in the event of negligence on the part of any of its officers or employees."

(3) Paragraphs 14(1)(h) and (i) of the said Act are repealed and the following substituted therefor :

"(h) the prescribing of conditions subject to which, and amounts for which, the Corporation may enter into contracts for the purposes of its business;

(h.1) the prescribing of the form of documents required in the event of loans, by or to the Corporation, of money to or by a local port corporation and the terms of those loans and, in particular, providing for the determination of the interest payable on, and the maximum periods of, those loans;

(i) the prescribing of punishment that may be imposed on summary conviction for the breach of any by-law made by the Corporation, which punishment shall not exceed a fine of twenty-five thousand dollars or imprisonment for a term of six months or both; and"

(4) Subsection 14(2) of the said Act is repealed.

11. Section 16 of the said Act is repealed and the following substituted therefor :

"15.1 (1) The Corporation may fix

(a) the fees or charges to be paid for the use of property owned or administered by it, for the use of its facilities and for any service provided by it; and

(b) the rates or tolls to be paid on goods or cargoes stored on or moved across property owned or administered by the Corporation or landed from or placed on board vessels at such property.

(2) Notice of any fees, charges, rates or tolls fixed by the Corporation pursuant to

de la part d'un de ses fonctionnaires ou employés, auxquelles un tel usage peut être fait ou un tel service rendu»

(3) Les alinéas 14(1)h) et i) de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

«h) la fixation des conditions auxquelles la Société peut conclure les contrats afférents à ses activités et des montants pour lesquels elle peut ce faire;

(h.1) la détermination des modalités des emprunts qu'elle fait auprès d'une société de port locale ou des prêts qu'elle lui consent, notamment l'intérêt afférent à ces emprunts ou à ces prêts, leur durée maximale, ainsi que la forme du document qui les constate;

i) la précision de la peine qui peut être infligée, sur déclaration sommaire de culpabilité, pour la violation de tout règlement de la Société, à savoir une amende maximale de vingt-cinq mille dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou des deux peines à la fois»

(4) Le paragraphe 14(2) de ladite loi est abrogé.

11. L'article 16 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«15.1 (1) La Société peut fixer

a) les droits ou frais exigibles pour l'utilisation des biens dont elle est propriétaire ou qu'elle administre ou l'utilisation de ses installations, ainsi que pour les services qu'elle fournit; et

b) les droits ou péages exigibles, soit pour les marchandises ou cargaisons entreposées sur des biens dont elle est propriétaire ou qu'elle administre, ou déplacées à travers ces biens, soit pour les marchandises déchargées de navires ou chargées à leur bord, sur des biens dont elle est propriétaire ou qu'elle administre.

(2) Avis des droits, péages ou autres frais fixés par la Société en vertu du para-

Powers to fix
certain fees,
etc.

Notice to be
given

Pouvoir de fixer
les droits
exigibles

Avis des droits
fixés

subsection (1) shall be sent to the Minister within ten days of the fixing thereof.

Remission of rates, etc.

16. (1) The Corporation may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or fixed by it under section 14 or 15.1.

Remission may be partial, etc.

(1.1) A remission pursuant to this section may be total or partial, conditional or unconditional and may be granted before or after any payment of any rate, toll, fee or other charge has been made.

Payment of rates

(2) The rates, tolls, fees or other charges imposed or fixed by the Corporation in respect of a vessel or its cargo shall be paid by the master or person in charge of the vessel, without prejudice to any recourse he may have by law against any other person for the recovery of the amounts so paid, but the Corporation may demand and recover those rates, tolls, fees or other charges from the owner or agent of the vessel or the owner, consignee or shipper of the cargo or his agent.

Clearance not to be granted before payment of tolls, etc.

(3) No officer of customs shall grant a clearance to any vessel to leave

(a) any harbour under the jurisdiction of the Corporation until the master thereof produces to such officer of customs a certificate from an authorized officer of the Corporation certifying that the rates, tolls, fees or other charges on such vessel have been paid or that none are payable thereon or that in so far as the Corporation is concerned a clearance may be granted, or

(b) any other harbour or port in Canada if he has been notified by the Corporation to withhold such clearance until further notified by the Corporation that in so far as the Corporation is concerned a clearance may be granted.

No removal of goods before payment of tolls, etc.

(4) No goods shall be removed from any harbour or any other property under the administration of the Corporation, until all rates, tolls, fees or other charges imposed

graphie (1) doit être donné au Ministre dans les dix jours de leur fixation.

16. (1) La Société peut faire remise de tout droit, péage ou autres frais et de tout intérêt afférent; elle peut en outre, par contrat, autoriser le paiement de tout droit, péage ou autre frais à la place de ceux qui sont imposés ou fixés en vertu des articles 14 ou 15.1.

Remise

(1.1) Une remise faite en vertu du présent article peut être totale ou partielle, assortie ou non de conditions, et elle peut être accordée avant ou après le paiement de tout droit, péage ou autres frais.

Remise partielle

(2) Les droits, péages et autres frais imposés ou fixés par la Société à un navire ou sur sa cargaison doivent être payés par le capitaine du navire ou la personne qui est responsable, sans préjudice de tout recours que la loi peut lui accorder contre toute autre personne pour la répétition des sommes ainsi payées. Cependant la Société peut exiger et recouvrer ces droits, péages et autres frais, soit du propriétaire du navire ou de son mandataire, soit du propriétaire, du consignataire, de l'expéditeur de la cargaison ou de son mandataire.

Paiement des droits

(3) Nul préposé des douanes ne doit accorder de congé à un navire l'autorisant à quitter

Aucun congé avant le paiement des droits, etc.

a) un port sous la juridiction de la Société avant que le capitaine de ce navire ait exhibé à ce préposé des douanes un certificat d'un fonctionnaire autorisé de la Société attestant que les taxes, droits, péages et autres frais ont été acquittés ou qu'il n'en est pas d'exigible en l'espèce, ou qu'en ce qui la concerne un congé peut être accordé; ou

b) tout autre havre ou port du Canada lorsque le préposé des douanes a reçu de la Société avis de suspendre ce congé, jusqu'à ce que celle-ci, par un avis subséquent, l'ait averti qu'en ce qui la concerne le congé peut être accordé.

(4) Aucune marchandise ne doit être enlevée d'un port ou de toute autre propriété sous l'administration de la Société avant que les droits, péages et autres frais

Rétention

on the goods have been paid or security for payment accepted by the Corporation."

12. Sections 23 to 30 of the said Act are repealed and the following substituted therefor :

Directive

"22.1 (1) The Governor in Council may give to the Corporation such directions as in his opinion are necessary or expedient for the better advancement of the national interests of Canada and the Corporation shall comply with any such directions.

Consultation

(2) Before any directions are given to the Corporation pursuant to subsection (1), the Board shall be consulted with respect to the contents and effect of the directions.

Compensation

(3) The Governor in Council may, on the application of the Corporation, pay to the Corporation compensation in respect of any financial loss that he is satisfied has been sustained or is likely to be sustained by the Corporation or a local port corporation as a result of compliance with any directions given pursuant to subsection (1) and, for that purpose, he may

(a) require an audit of the books and records of the Corporation or the local port corporation to determine the amount of the loss;

(b) determine the amount of the compensation or the manner of calculating it, including the restriction thereof to a maximum amount; and

(c) determine the time when, and the terms on which, the compensation may be paid.

Tabling in Parliament

(4) The Minister shall cause every direction given to the Corporation pursuant to subsection (1) to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the day on which the direction was given.

Offences and punishment

23. Every person who violates any of the provisions of this Act or the by-laws made by the Corporation is guilty of an offence and, except as otherwise provided

imposés sur ces dernières aient été acquittés ou que la Société ait accepté une garantie du paiement.

12. Les articles 23 à 30 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

Directives

"22.1 (1) Le gouverneur en conseil peut donner à la Société les directives qu'il estime nécessaires ou utiles à la promotion de l'intérêt national; celle-ci doit se conformer aux directives qui lui sont données.

Consultation

(2) Avant qu'une directive ne soit donnée à la Société, son conseil d'administration doit, au préalable, être consulté sur la teneur et l'effet de cette directive.

Indemnité

(3) Le gouverneur en conseil peut, à la demande de la Société, s'il est convaincu que celle-ci ou une société de port locale a subi ou subira vraisemblablement une perte financière attribuable à l'exécution d'une directive donnée à la Société en vertu du paragraphe (1), indemniser cette dernière et, à cet effet, peut:

a) exiger la vérification des livres et registres de la Société ou de la société de port locale pour déterminer le montant de la perte;

b) déterminer le montant de l'indemnité qui peut être payée ou le mode de calcul de ce montant, notamment en fixant une indemnité maximale;

c) préciser quand l'indemnité sera payée ainsi que les modalités de ce paiement.

Dépôt devant le Parlement

(4) Le Ministre dispose d'un délai de quinze jours de séance de l'une ou l'autre chambre, à compter de la date où la directive a été donnée à la Société en vertu du paragraphe (1), pour déposer cette directive devant le Parlement.

Infractions et peines

23. Quiconque viole quelque disposition de la présente loi ou des règlements de la Société est coupable d'une infraction et, à moins d'une disposition contraire des

in the by-laws, is liable on summary conviction to a fine not exceeding twenty-five thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding six months or to both.

règlements de celle-ci, passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus vingt-cinq mille dollars ou d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.

Power to invest

24. (1) The Corporation may invest any moneys not immediately required for the purposes of the Corporation in bonds or other obligations of Her Majesty in right of Canada.

24. (1) La Société peut investir en obligations et autres titres de Sa Majesté du chef du Canada des sommes dont elle n'a pas un besoin immédiat.

Pouvoir d'investir

Idem

(2) The Corporation may transfer or lend to a local port corporation any moneys not immediately required for the purposes of the Corporation.

(2) La Société peut transférer ou prêter à une société de port locale des sommes dont elle n'a pas un besoin immédiat.

Idem

Idem

(3) The Corporation may, with the approval of the Minister of Finance, invest any moneys not immediately required for the purposes of the Corporation in bonds or other obligations of a person other than Her Majesty in right of Canada if the name of the Corporation is added to Schedule D to the *Financial Administration Act*.

(3) La Société peut, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances et à condition qu'elle soit inscrite à l'annexe D de la *Loi sur l'administration financière*, investir en obligations ou titres émis par d'autres personnes que Sa Majesté du chef du Canada des sommes dont elle n'a pas un besoin immédiat.

Idem

Borrowing power

25. The Corporation may, with the approval of the Minister of Finance, for the attainment of the objective of the national ports policy, borrow amounts from Her Majesty in right of Canada out of moneys appropriated by Parliament for the purpose.

25. La Société, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, peut, pour atteindre l'objectif de la politique portuaire nationale, contracter des emprunts auprès de Sa Majesté du chef du Canada sur les crédits votés à cette fin par le Parlement.

Pouvoir d'emprunter

Loans for working capital

26. (1) The Minister of Finance at the request of the Minister may, from time to time, out of moneys in the Consolidated Revenue Fund, make loans to the Corporation for working capital.

26. (1) A la demande du Ministre, le ministre des Finances peut consentir, sur le Fonds du revenu consolidé, un prêt à la Société si celle-ci a besoin de fonds de roulement.

Prêt pour le fonds de roulement

Aggregate amount of loans

(2) The aggregate amount of loans outstanding made under subsection (1) and section 28 of Schedule I shall not at any time exceed ten million dollars or any additional amount appropriated by Parliament for the purpose.

(2) Le total des prêts qui ont été consentis en vertu du paragraphe (1) et de l'article 28 de l'annexe I, et qui sont en souffrance ne doit jamais dépasser dix millions de dollars ou le montant supplémentaire que le Parlement peut affecter à cette fin.

Total des prêts

Terms, etc., of loans

(3) A loan under this section is subject to such terms and conditions as the Governor in Council approves.

(3) Tout prêt visé au présent article est consenti aux conditions approuvées par le gouverneur en conseil.

Remboursement

Report of loans

(4) A report of every loan under this section shall be laid by the Minister of Finance before each House of Parliament

(4) Le ministre des Finances dispose d'un délai de quinze jours de séance de l'une ou l'autre chambre, à compter de la

Rapport

	on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the day on which the loan is made.	date où un prêt a été consenti en vertu de la présente loi, pour en rendre compte au Parlement.	
Financing powers	<p>27. The Corporation may, with the approval of the Minister of Finance,</p> <p>(a) borrow money, otherwise than from Her Majesty in right of Canada, and</p> <p>(b) issue or re-issue, sell or pledge debt obligations of the Corporation,</p> <p>if the name of the Corporation is added to Schedule D to the <i>Financial Administration Act</i>."</p>	<p>27. La Société peut, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances et à condition qu'elle soit inscrite à l'annexe D de la <i>Loi sur l'administration financière</i>,</p> <p>a) contracter des emprunts avec d'autres personnes que Sa Majesté du chef du Canada; et</p> <p>b) émettre ou réémettre, vendre ou donner en gage de ses titres de créance.»</p>	Pouvoir d'emprunt
	13. Sections 31 to 36 of the said Act are repealed and the following substituted therefor :	13. Les articles 31 à 36 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :	
Separate accounts and use of port revenues	"31. The Corporation shall keep separate accounts relating to each non-corporate port and, after the deduction of expenses and charges, including the charge authorized by section 35, the Corporation shall, subject to section 33, use its net revenues derived from each such port for the Corporation's purposes relating to that port.	"31. La Société doit tenir des comptes distincts pour chacun des ports non constitués et, sous réserve de l'article 33, utiliser les gains de chacun d'entre eux, après déduction des frais et dépenses faits par la Société, y compris ceux qui sont prévus à l'article 35, aux fins respectives de chacun de ces ports.	Comptes distincts
Appointment of auditor	32. (1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, and the auditor so appointed shall be paid by the Corporation.	32. (1) Les comptes et opérations financières de la Société doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la Société.	Nomination d'un vérificateur
Eligibility of Auditor General	(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of the Corporation.	(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou co-vérificateur des comptes et opérations financières de la Société.	Admissibilité
Auditor entitled to access to accounts	(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of the Corporation and is entitled to require from the directors and officers of the Corporation such information and explanations as he deems necessary.	(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la Société et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et explications qu'il juge nécessaires.	Consultation
Financial statements	(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices	(4) La Société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.	États financiers

recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

Auditor's report

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his opinion,

(a) the Corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the corporation and the results of its operations,

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

Annual report

(6) The Corporation shall, as soon as possible, but in any case within four months after the termination of each year, submit to the Minister an annual report in such form as he may prescribe relating to the activities of the Corporation for the year and including the financial statements of the Corporation in respect of the year, the auditor's report thereon and the reports submitted under subsection 31(6) of Schedule I in respect of the year, and the Minister shall lay the report before Parliament.

Reference to committee

32.1 Every report laid before Parliament under section 32 and every direction under subsection 22.1(4) stands permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

Definition of "year"

32.2 For the purposes of section 32, "year" means the financial year of the Corporation.

Use of excess port revenues

33. (1) The Corporation may, with the approval of the Minister, use for any of its purposes so much of its net revenues

Rapport du vérificateur

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la Société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la Société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société et les résultats de ses opérations.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du Ministre.

Rapport annuel

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de quatre mois après l'expiration de chaque année, la Société doit soumettre au Ministre un rapport sur ses activités pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4), le rapport du vérificateur y afférent et les rapports soumis en vertu du paragraphe 31(6) de l'annexe I pour cette même année; le Ministre doit déposer le rapport devant le Parlement.

Référence à un comité

32.1 Les rapports présentés au Parlement en vertu de l'article 32 et les directives visées au paragraphe 22.1(4) sont automatiquement renvoyés en permanence au comité du Parlement établi pour l'étude des questions relatives aux transports.

Définition d'année

32.2 Aux fins de l'article 32, «année» désigne l'année financière de la Société.

Affectation des gains

33. (1) La Société peut, sous réserve de l'approbation du Ministre, utiliser pour ses fins la part des gains de chacun des ports

derived from a non-corporate port as the Corporation considers to be in excess of the amount required for the Corporation's purposes relating to that port.

Idem

(2) The Corporation shall, if the Minister so directs, use for any purposes specified by him so much of the Corporation's net revenues derived from a non-corporate port as the Minister considers to be in excess of the amount required for the Corporation's purposes relating to that port.

Charges against revenues

34. (1) Subject to subsections (2) and (3), the revenues of a local port corporation may, after providing for

(a) the costs of collecting such revenues,
(b) the expenses incurred by the local port corporation in operating and maintaining the port and works and property owned, controlled, administered or managed by the local port corporation under this Act,

(c) the principal, interest and other charges incurred in connection with debentures issued or money borrowed by the local port corporation under this Act,

(d) any other expenses lawfully incurred by the local port corporation in carrying out its duties and functions under this Act, and

(e) such amounts as may be approved by the Minister for capital projects, be retained by the local port corporation.

Use of local port corporation's revenues

(2) The Corporation may borrow, for a period agreed upon by it and a local port corporation, so much of the money administered by the local port corporation as the local port corporation and the Corporation, taking into account the capital expenditure program of the local port corporation, consider to be in excess of the amount required for the purposes of the local port corporation.

Idem

(3) The Corporation shall, if the Minister so directs, require a local port corporation to lend to the Corporation, for a period specified by the Minister, so much of the money administered by the local

non-constitués qui, à son avis, excède la somme nécessaire aux fins respectives de chacun de ceux-ci.

Idem

(2) La Société doit, à la demande du Ministre, utiliser aux fins indiquées par celui-ci la part des gains des ports non-constitués qui, de l'avis du Ministre, excède la somme nécessaire aux fins respectives de chacun de ceux-ci.

Frais

34. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), une société de port locale peut conserver les revenus qui lui restent après avoir prévu

a) les frais de perception de ses revenus;
b) les dépenses qu'elle a faites pour l'exploitation et l'entretien du port ainsi que des ouvrages et biens dont elle est propriétaire ou qu'elle administre, contrôle ou gère aux termes de la présente loi;

c) le capital, l'intérêt et les autres frais engagés au titre des obligations émises ou des sommes qu'elle a empruntées en vertu de la présente loi;

d) toutes les autres dépenses légitimement faites dans l'accomplissement de ses fonctions en vertu de la présente loi;

e) les sommes approuvées par le Ministre au titre de projets d'investissement.

Affectation des revenus d'une société de port locale

(2) La Société peut emprunter pour une période convenue entre elle et une société de port locale, la part des fonds que gère la société de port locale qui, de l'avis de celle-ci et de la Société, compte tenu du programme de dépenses en immobilisations de la société de port locale, excède la somme nécessaire aux fins de celle-ci.

Idem

(3) La Société doit, sur demande du Ministre, exiger d'une société de port locale qu'elle lui prête, pour une période fixée par le Ministre, la part des fonds qu'elle gère qui, de l'avis de celui-ci, après

port corporation as the Minister, taking into account the capital expenditure program of the local port corporation, after consultation with its local board, considers to be in excess of the amount required for the purposes of the local port corporation.

Charging
Corporation's
head office
expenses

35. The remuneration and expenses of the directors and all other expenses of the head office of the Corporation shall, by equitable apportionment in the manner determined by the Corporation after consultation with the local boards, be charged to its account respecting each non-corporate port and to each local port corporation."

14. Sections 39 and 40 of the said Act are repealed and the following substituted therefor:

Service of
process

"39. In an action, suit or other proceeding to which section 38 applies, process may be served on a director of the Corporation or on any port manager or officer of the Corporation or on any person duly authorized by the Corporation to accept service of or be served with process in such cases.

Fishing and
recreational
harbours

40. The Minister, the Corporation or a local port corporation shall not, by virtue of anything provided by or under this Act, be deemed to have the administration, management or control of any scheduled harbour as defined in section 2 of the *Fishing and Recreational Harbours Act*."

15. The said Act is further amended by adding thereto, immediately after section 40 thereof, the following schedule :

"SCHEDULE I

PART I

CONSTITUTION AND ORGANIZATION OF LOCAL PORT CORPORATION

1. A local port corporation shall consist of a board of directors composed of a chairman, a vice-chairman and not less than three or more than five other directors.

consultation du conseil local et prise en compte de son programme de dépenses en immobilisations, excède la somme nécessaire aux fins de cette société de port locale.

35. Les traitements et frais des administrateurs de la Société ainsi que toutes autres dépenses du siège social doivent être répartis entre les ports non constitués et les sociétés de port locales selon les proportions équitables que peut déterminer la Société, après consultation des conseils locaux, dans chaque cas.

Dépenses de la
Société

14. Les articles 39 et 40 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

Signification

39. Dans toute semblable action, instance ou autre procédure, une signification peut être faite à un administrateur de la Société ou à quelque gérant de port ou dirigeant de celle-ci, ou à une personne régulièrement autorisée par la Société à accepter ou à recevoir la signification en pareil cas.

Ports de pêche
et de plaisance

40. La présente loi ou ses règlements n'ont pas pour effet de conférer au Ministre, à la Société ou à une société de port locale l'administration, la gestion ou la régie d'un port inscrit au sens de l'article 2 de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*."

15. Ladite loi est en outre modifiée par insertion, après l'article 40, de ce qui suit :

«ANNEXE I

PARTIE I

CONSTITUTION ET ORGANISATION

1. Une société de port locale est constituée d'un conseil local formé des président et vice-président de celui-ci, ainsi que d'au moins trois et d'au plus cinq administrateurs.

2. (1) Each director of a local port corporation, other than the chairman and the vice-chairman of its local board, shall be appointed by the Governor in Council on the recommendation of the Minister after consultation with the Board.

(2) The directors of a local port corporation shall be persons who, in the opinion of the Governor in Council, have the experience and capacity required for discharging their functions and will be representative of the regional and local population and interests in the management of the port, and who are for the most part, residents in the vicinity thereof.

(3) Each director of a local port corporation shall be appointed to hold office during pleasure for such term, not exceeding three years, as will ensure as far as possible the expiration in any one year of the terms of appointment of not more than a third of the directors so appointed.

(4) Where the office of a director, other than the chairman and the vice-chairman of the local board, of a local port corporation becomes vacant during the term of the director, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, appoint a director for the remainder of the term.

(5) The directors of a local port corporation shall be appointed as part-time directors.

(6) A director of a local port corporation is eligible for re-appointment on the expiration of his term of office.

3. (1) A director of a local port corporation shall be paid by that corporation such salary or other remuneration as the Governor in Council approves.

(2) A director of a local port corporation shall be paid by that corporation reasonable travel and living expenses incurred by him while absent from his ordinary place of residence in the course of his duties under this Schedule.

2. (1) Les administrateurs d'une société de port locale, à l'exception des président et vice-président du conseil local, sont nommés par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil.

(2) Les administrateurs d'une société de port locale doivent, de l'avis du gouverneur en conseil, être représentatifs des intérêts et de la présence de la population locale et régionale dans l'exploitation du port à l'égard duquel la société de port locale a été constituée et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires; la majorité des administrateurs doivent résider dans les environs dudit port.

(3) Les administrateurs d'une société de port locale sont nommés à titre amovible pour des mandats respectifs de trois ans au maximum, ces mandats étant, dans la mesure du possible, échelonnés de manière que leur expiration au cours d'une même année ne touche pas plus du tiers des administrateurs.

(4) Lorsque la charge d'un administrateur d'une société de port locale, à l'exception de celle de président et de vice-président du conseil local, devient vacante au cours de son mandat, le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil, peut nommer un autre administrateur pour le reste de ce mandat.

(5) Les administrateurs d'une société de port locale occupent leur poste à temps partiel.

(6) Le mandat d'un administrateur d'une société de port locale est renouvelable lorsqu'il vient à expiration.

3. (1) Une société de port locale verse à ses administrateurs le traitement ou toute autre rémunération qu'approuve le gouverneur en conseil.

(2) Une société de port locale défraie ses administrateurs des dépenses de déplacement et de séjour entraînées par l'accomplissement, hors de leur lieu ordinaire de résidence, des fonctions qui leur sont confiées en application de la présente annexe.

4. (1) The chairman of a local board and the vice-chairman thereof shall be appointed by the Governor in Council on the recommendation of the Minister after consultation with the local board and with the Board.

(2) In the event of the absence or incapacity of the chairman of a local board or if the office of chairman thereof is vacant, the vice-chairman of the local board has all the duties and may exercise all the powers of the chairman during the absence, incapacity or vacancy.

(3) Where the vice-chairman of a local board is, by reason of circumstances referred to in subsection (2), authorized by that subsection to act as chairman but the vice-chairman is himself absent or incapacitated or the office of vice-chairman of the local board is vacant, the Minister may, after consultation with the local board, designate another director of the local port corporation to act as the chairman for the time being, but no director so designated has authority to act as chairman for a period exceeding six months without the approval of the Governor in Council.

5. A local board shall direct and manage the affairs of the local port corporation and may, for such purposes, exercise all the powers and perform all the duties of the corporation.

6. (1) A local board may

- (a) establish an executive committee and such other committees as the local board considers advisable;
- (b) determine the composition of any committee established by the local board, the tenure of its members and the duties of the committee; and
- (c) delegate to any executive committee established pursuant to paragraph (a) any duties and powers of the local board.

(2) An executive committee established pursuant to subsection (1) may perform any duty and exercise any power of the

4. (1) Les président et vice-président d'un conseil local sont nommés par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil et du conseil local.

(2) En cas d'absence ou d'empêchement du président d'un conseil local ou de vacance de son poste, le vice-président du conseil local assure l'intérim.

(3) Si la règle prévue au paragraphe (2) ne peut être observée du fait que le vice-président du conseil local est lui-même absent ou empêché ou que son poste est vacant le Ministre peut, après consultation du conseil local, désigner un autre administrateur de la société de port locale pour assurer l'intérim pendant un maximum de six mois, sauf prolongation approuvée par le gouverneur en conseil.

5. Le conseil local assure la direction et la gestion des affaires d'une société de port locale et, à cette fin, dispose de tous les pouvoirs et remplit toute les fonctions de celle-ci.

6. (1) Un conseil local peut

- a) créer un comité de direction et les autres comités qu'il estime indiqués;
- b) fixer la composition et les fonctions des comités qu'il a créés, ainsi que le mandat de leurs membres; et
- c) déléguer tous ses pouvoirs et fonctions au comité de direction créé en vertu de l'alinéa a).

(2) Le comité de direction créé en vertu du paragraphe (1) peut exercer les pouvoirs et fonction du conseil local que ce dernier lui a délégués.

local board delegated to it by the local board.

7. (1) A local port corporation shall, after consultation with the Board, appoint a port manager, who shall be the chief executive officer of that corporation, and it may employ any other persons deemed by it necessary to carry out its purposes and functions under this Act and may fix the terms and conditions of their employment.

(2) The *Government Employees Compensation Act* applies to the employees of a local port corporation and, for the purposes of that Act, those employees shall be deemed to be employees as defined by that Act.

(3) The employees of a local port corporation shall, for the purposes of section 7 of the *Aeronautics Act*, be deemed to be employed as described therein.

8. (1) Any employee of a local port corporation who, at the time of his appointment or employment under or pursuant to this Act, was an employee within the meaning of the *Public Service Employment Act*, continues to retain and is eligible to receive all the benefits, except salary as an employee in the Public Service, that he would have been eligible to receive had he remained an employee in the Public Service.

(2) Where an employee of a local port corporation becomes an employee of the Corporation or another local port corporation, he continues thereafter to have the same benefits as he had in the first-mentioned corporation immediately prior to his becoming the employee of the Corporation or that other corporation, as the case may be, until those benefits are modified by a collective agreement or, in the case of an employee not represented by a bargaining agent, by a policy decision of the Corporation or that other corporation.

(3) Each local port corporation shall be deemed to be specified in Part I of Schedule A to the *Public Service Superannuation Act*.

7. (1) Une société de port locale peut employer les personnes qu'elle estime nécessaires à l'exercice de ses activités, définir leurs fonctions et leurs conditions de travail; elle doit également, après consultation du conseil, nommer un gérant de port; celui-ci est le principal dirigeant de la société de port locale.

(2) La *Loi sur l'indemnisation des employés de l'État* s'applique aux employés d'une société de port locale et, pour les fins de cette loi, ceux-ci sont réputés être des «employés» au sens de cette loi.

(3) Les employés d'une société de port locale sont réputés être des personnes visées à l'article 7 de la *Loi sur l'aéronautique*.

8. (1) Tout employé d'une société de port locale, qui au moment de sa nomination ou de son emploi en vertu ou en conformité de la présente loi, était un employé au sens de la *Loi sur l'emploi dans la Fonction publique*, continue de retenir et a droit de recevoir tous les avantages, sauf le traitement à titre d'employé dans la Fonction publique, qu'il aurait eu droit de recevoir s'il était demeuré un employé dans la Fonction publique.

(2) Tout employé d'une société de port locale conserve, s'il devient un employé d'une autre société de port locale ou de la Société, les droits et avantages que lui conférerait son emploi à cette société de port locale, sous réserve des éventuelles modifications consécutives aux négociations collectives ou, dans le cas d'un employé non représenté par un agent négociateur, à des décisions administratives de cette autre société de port locale ou de la Société.

(3) Toute société de port locale est réputée être ajoutée à la Partie I de l'annexe A de la *Loi sur la pension de la Fonction publique*.

9. A local port corporation may, on behalf of Her Majesty in right of Canada, enter into contracts in the name of Her Majesty or in the name of the corporation.

10. All property acquired or held by a local port corporation is the property of Her Majesty in right of Canada and title thereto may be vested in the name of Her Majesty or in the name of the corporation.

11. A local port corporation is, to the extent of its authority for the purposes of this Act, an agent of Her Majesty in right of Canada and the corporation's powers under this Act may be exercised only as an agent of Her Majesty.

PART II

PROVISIONS APPLICABLE TO A LOCAL PORT CORPORATION ACCORDING TO ITS LETTERS PATENT

12. A local port corporation may, with the approval of the Governor in Council, on the recommendation of the Corporation, establish at any time, in the waters of the harbour in relation to which the corporation is established, a limit beyond which construction from the shore may not be extended and the corporation shall designate such limit as the "harbour headline" for any part or the whole of that harbour.

13. When previously authorized by the Governor in Council, on the recommendation of the Corporation, a local port corporation may acquire, hold, possess, sell, dispose of or lease real and personal, movable and immovable property and may either by itself or in cooperation with others construct, maintain and operate roads, railways, vessels, plant and equipment and generally do such things and exercise such powers as it deems necessary for efficient administration, management and control of the harbour, works and other property under its jurisdiction.

14. (1) Whenever any works are to be executed under the direction of a local port

9. Une société de port locale peut, pour le compte de Sa Majesté du chef du Canada, conclure des contrats sous son nom propre ou celui de Sa Majesté.

10. Les biens acquis ou détenus par une société de port locale sont dévolus à Sa Majesté du chef du Canada; les titres de propriété afférents peuvent être établis au nom de Sa Majesté ou au nom de la société de port locale.

11. Une société de port locale est, dans le cadre de ses attributions, mandataire de Sa Majesté du chef du Canada et ne peut exercer ses pouvoirs qu'à ce titre.

PARTIE II

DISPOSITIONS APPLICABLES À UNE SOCIÉTÉ DE PORT LOCALE AUX TERMES DE SES LETTRES PATENTES

12. Une société de port locale peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, sur recommandation de la Société, établir, à toute époque, une limite dans les eaux du port sous sa juridiction, au delà de laquelle toute construction ne peut être prolongée de la rive, et elle doit désigner cette limite comme «ligne de démarcation» pour une partie ou la totalité du port.

13. Une société de port locale, avec l'autorisation préalable du gouverneur en conseil, sur recommandation de la Société, peut acquérir, détenir, posséder, vendre, aliéner ou louer des biens réels et personnels, mobiliers et immobiliers; et elle peut, soit par elle-même, soit en collaboration avec d'autres, construire, entretenir et exploiter des routes, voies ferrées, navires, outillage et matériel; et, d'une manière générale, accomplir les choses et exercer les pouvoirs qu'elle juge nécessaires à l'administration, à la gestion et à la régie efficaces du port ainsi que des ouvrages et des biens sous sa juridiction.

14. (1) Quand des ouvrages doivent être exécutés sous la direction d'une société de

corporation, it shall call tenders by public advertisement for the execution of those works, except in cases

- (a) of pressing emergency in which delay would be injurious to the public interest;
- (b) in which from the nature of the work it can be more expeditiously or economically executed by the officers and servants of the corporation or of Her Majesty; or
- (c) where the estimated cost of the work does not exceed the amount prescribed by by-law made by the corporation.

(2) Whenever tenders are required by subsection (1) to be called, the local port corporation shall, after giving to the tenderers reasonable notice of the time and place of the opening of the tenders, open them in public, and may within a reasonable time thereafter award the contract.

(3) Notwithstanding subsections (1) and (2) but subject to subsection (4), no contract for the execution of any work shall be awarded by the local port corporation for an amount in excess of the amount prescribed for the purpose of paragraph (1)(c), unless

- (a) tenders are called by the corporation by public advertisement for the execution of the work, and not less than two such tenders are received by the corporation;
- (b) the person to whom the contract is to be awarded is the person who submitted the lower or lowest such tender; and
- (c) the amount of the contract as indicated by the tender of the person to whom the contract is to be awarded does not exceed the maximum amount prescribed by by-law of the local port corporation.

(4) A local port corporation may,

- (a) with the approval of the Corporation, award a contract for the execution

port locale, cette dernière doit demander, par annonce publique, des soumissions pour l'exécution de ces ouvrages, excepté

- a) dans le cas d'extrême urgence, alors qu'un retard serait préjudiciable à l'intérêt public;
- b) dans le cas où la nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus de célérité et d'économie par les fonctionnaires et préposés de la société de port locale ou de Sa Majesté; ou
- c) dans les cas où le coût estimatif de l'entreprise n'excède pas le montant fixé par règlement de la société de port locale.

(2) Lorsque le paragraphe (1) exige que des soumissions soient demandées, la société de port locale doit, après avoir donné aux soumissionnaires un avis raisonnable des temps et lieu de l'ouverture des soumissions, les ouvrir en public, et elle peut, dans un délai raisonnable, par la suite, adjuger le contrat.

(3) Nonobstant les paragraphes (1) et (2) mais sous réserve du paragraphe (4), aucun contrat pour l'exécution de quelque entreprise ne doit être adjugé par la société de port locale, pour un montant supérieur à celui qui est fixé par règlement en vertu de l'alinéa (1)c), sauf

- a) si elle demande des soumissions au moyen d'annonce publique, pour l'exécution de l'entreprise, et si elle reçoit au moins deux soumissions de ce genre;
- b) si la personne à qui le contrat doit être adjugé est celle qui a présenté la soumission la moins élevée des deux ou la plus basse de toutes; et
- c) si le montant du contrat, indiqué par la soumission de la personne à qui le contrat doit être adjugé, n'excède pas le montant maximal fixé par règlement de la société de port locale.

(4) Une société de port locale peut,

- a) avec l'approbation de la Société, conclure des contrats pour l'exécution d'une

of any work for an amount that is in excess of any amount prescribed by by-law of the local port corporation but is not in excess of the amount prescribed by by-law of the Corporation; and

(b) with the approval of the Governor in Council, on the recommendation of the Corporation, award a contract for the execution of any work for an amount in excess of that prescribed by by-law of the Corporation.

15. (1) A local port corporation may, with the approval of the Governor in Council, on the recommendation of the Corporation, make by-laws, not inconsistent with the provisions of this Act, for the direction, conduct and government of the local port corporation and its employees, and the administration, management and control of the harbour, works and property under its jurisdiction including

(a) the regulation and control of each and every matter in connection with vessels and aircraft navigating the harbour and their mooring, berthing, discharging or loading or anything incidental thereto;

(b) the use of the harbour, harbour property or other property under the administration of the local port corporation by vessels and aircraft and the owners thereof, the leasing or allotment of any harbour property or other property under the administration of the corporation, and the purchase or sale by the corporation, subject to such limitations and conditions as the by-laws may prescribe, of any property other than real property;

(c) the regulation of the construction and maintenance of wharves, piers, buildings or any other structures within the limits of the harbour, and anything incidental thereto;

(d) the imposition and collection of tolls for any use of any bridge under the administration, management and control of the local port corporation;

(e) the imposition and collection of rates or tolls on vessels, vehicles and

entreprise pour des montants supérieurs à ceux prévus par ses règlements à condition qu'ils n'excèdent pas ceux que prévoient les règlements de la Société; et

b) avec l'approbation du gouverneur en conseil, sur recommandation de la Société, conclure des contrats pour l'exécution d'une entreprise pour des montants supérieurs à ceux que prévoient les règlements de la Société.

15. (1) Une société de port locale peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, sur recommandation de la Société, établir des règlements, non incompatibles avec les dispositions de la présente loi, pour la direction, la conduite et la gouverne de la société de port locale et de ses employés, ainsi que pour l'administration, la gestion et la régie du port ainsi que des ouvrages et des biens sous sa juridiction, y compris:

a) la réglementation et la régie de toute matière concernant les navires et les aéronefs qui naviguent dans le port, ainsi que leur mouillage, amarrage, déchargement ou chargement, ou tout ce qui s'y rattache;

b) l'usage du port, des propriétés de port ou d'autres biens ressortissant à la société de port locale, par des navires et des aéronefs et par leurs propriétaires, le louage ou la répartition des propriétés de port ou d'autres biens assujettis à son administration et l'achat ou la vente, par elle, de biens quelconques autres que des biens immobiliers ou réels, sous réserve des limitations et conditions que ses règlements peuvent prescrire;

c) la réglementation de la construction et de l'entretien des quais, jetées, bâtisses ou autres constructions dans les limites du port, et de tout ce qui s'y rattache;

d) l'imposition et la perception de taxes et droits pour l'usage d'un pont assujetti à son administration, à sa gestion et à sa régie;

e) l'imposition et la perception de droits ou péages sur les navires, véhicules et

persons coming into or using the harbour, and on goods or cargoes landed from or shipped on board the vessels or transhipped by water within the limits of the harbour and the stipulation of the terms and conditions on which such use may be made or the relevant service rendered, including any terms and conditions affecting the civil liability of the local port corporation in the event of negligence on the part of any of its officers or employees;

(f) the regulation of the transportation, handling or storing on any property under the administration of the local port corporation or any private property within the harbour of explosives or other substances that, in the opinion of the corporation, constitute or are likely to constitute a danger or hazard to life or property;

(g) the regulation of all plant, machinery or appliances, whether floating or not, for loading or unloading vessels, including the power to prescribe that none shall enter the harbour or remain in it without the permission of the local port corporation, and power to levy a rate or sum of money thereon for the privilege of operating in the harbour and to regulate and control charges for such services;

(h) the prescribing of conditions subject to which, and amounts for which, the corporation may enter into contracts for the purposes of its business;

(i) the prescribing of punishment that may be imposed on summary conviction for the breach of any by-law made by the local port corporation, which punishment shall not exceed a fine of twenty-five thousand dollars or imprisonment for a term of six months or both; and

(j) the doing of anything necessary to carry out the purposes of the local port corporation and generally for the administration, management and control of the harbour, works and properties under the jurisdiction of the corporation.

personnes qui entrent dans le port ou qui en font usage, sur les marchandises ou cargaison déchargées de ces navires à leur bord ou transbordées par eau dans les limites du port et la stipulation des modalités, y compris toute modalité visant sa responsabilité civile en cas de négligence de la part d'un de ses fonctionnaires ou employés, auxquelles un tel usage peut être fait ou un tel service rendu;

f) le transport, la manutention ou l'emmagasinage, en des propriétés qui relèvent de son administration ou en toute propriété privée dans les limites du port, d'explosifs ou autres substances qui, à son avis constituent ou sont de nature à constituer un danger ou risque pour la vie ou les biens;

g) la réglementation de l'outillage, des machines ou appareils, flottants ou non, pour le chargement ou le déchargement des navires, y compris le pouvoir de prescrire que, sans sa permission, nul ne doit entrer dans un port ou y demeurer, et l'autorité de prélever une taxe ou somme d'argent à cet égard pour le privilège d'exercer des opérations dans le port et de réglementer et régir les charges pour ces services;

h) la fixation des conditions auxquelles elle peut conclure les contrats afférents à ses activités et des montants pour lesquels elle peut ce faire;

i) la précision de la peine qui peut être infligée, sur déclaration sommaire de culpabilité, pour la violation de ses règlements, à savoir une amende maximale de vingt-cinq mille dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou les deux peines à la fois; et

j) l'accomplissement de tout ce qui est nécessaire à l'exécution des fins de la société de port locale et, d'une manière générale, à l'administration, la gestion et la régie du port, ainsi que des ouvrages et des biens placés sous sa juridiction.

(2) Any by-law under subsection (1) may be made binding on Her Majesty in right of Canada or any province.

(3) A copy of any by-law made by a local port corporation and certified by the secretary of the corporation under the seal thereof shall be admitted in evidence as conclusive proof of the provisions of such by-law in any court in Canada.

(4) Notwithstanding paragraph (1)(h), a local port corporation may,

(a) with the approval of the Corporation, enter into a contract subject to conditions or for an amount not prescribed by by-law of the local port corporation but prescribed by by-law of the Corporation; and

(b) with the approval of the Governor in Council, on the recommendation of the Corporation, enter into a contract subject to conditions or for an amount not prescribed by by-law of the Corporation or the local port corporation.

16. Where the violation or non-observance of any by-law is attended with danger or annoyance to the public or hindrance to a local port corporation in the lawful use or operation of the harbours, works or property under the administration, management and control of the corporation, it may, by or through its officers or employees, summarily interfere, using reasonable force, if necessary, to prevent or stop that violation or to enforce observance, without prejudice to any penalties incurred in respect thereof.

17. (1) A local port corporation may fix

(a) the fees or charges to be paid for the use of property owned or administered by it, for the use of its facilities and for any service provided by it; and

(b) the rates or tolls to be paid on goods or cargoes stored on or moved across property owned or administered by the corporation or landed from or placed on board vessels at such property.

(2) Tout règlement d'une société de port locale peut être rendu obligatoire pour Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

(3) Un exemplaire de tout règlement d'une société de port locale, certifié par son secrétaire, sous le sceau de celle-ci, doit être admis comme preuve péremptoire des stipulations de ce règlement devant toute cour au Canada.

(4) Nonobstant l'alinéa (1)h), une société de port locale peut,

a) avec l'approbation de la Société, conclure des contrats à des conditions et pour des montants que n'autorisent pas ses règlements si les règlements de la Société les autorisent; et

b) avec l'approbation du gouverneur en conseil, sur recommandation de la Société, conclure des contrats à des conditions et pour des montants que n'autorisent ni ses règlements ni ceux de la Société.

16. Si la violation ou l'inobservation d'un règlement d'une société de port locale entraîne quelque danger ou inconvénient pour le public ou entrave la société de port locale dans l'usage ou l'exploitation légitime du port, des ouvrages ou biens relevant de son administration, de sa gestion et de sa régie, elle peut, par l'intermédiaire de ses fonctionnaires ou employés, intervenir sommairement, en se servant de la force raisonnable, s'il y a lieu, pour prévenir ou arrêter cette violation ou assurer l'observation des prescriptions, sans préjudice de toute peine encourue par le contrevenant à cet égard.

17. (1) Une société de port locale peut fixer

a) les droits ou frais exigibles pour l'utilisation des biens dont elle est propriétaire ou qu'elle administre ou l'utilisation de ses installations, ainsi que pour les services qu'elle fournit; et

b) les droits ou péages exigibles, soit pour les marchandises ou cargaisons entreposées sur des biens dont elle est

(2) Notice of any fees, charges, rates or tolls fixed by a local port corporation pursuant to subsection (1) shall be sent to the Minister within ten days of the fixing thereof.

18. (1) A local port corporation may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or fixed by it under section 15 or 17 of this Schedule.

(2) A remission pursuant to this section may be total or partial, conditional or unconditional and may be granted before or after any payment of any rate, toll, fee or other charge has been made.

(3) The rates, tolls, fees or other charges imposed or fixed by a local port corporation in respect of a vessel or its cargo shall be paid by the master or person in charge of the vessel, without prejudice to any recourse he may have by law against any other person for the recovery of the amounts so paid, but the corporation may demand and recover those rates, tolls, fees or other charges from the owner or agent of the vessel or the owner, consignee or shipper of the cargo or his agent.

(4) No officer of customs shall grant a clearance to any vessel to leave

(a) any harbour under the jurisdiction of a local port corporation until the master thereof produces to such officer of customs a certificate from an authorized officer of the corporation certifying that the rates, tolls, fees or other charges on such vessel have been paid or that none are payable thereon or that in

propriétaire ou qu'elle administre ou déplacées à travers ces biens, soit pour les marchandises déchargées de navires ou chargées à leur bord, sur des biens dont elle est propriétaire ou qu'elle administre.

(2) Avis des droits, péages ou autres frais fixés par la société de port locale en vertu du paragraphe (1) doit être donné au Ministre dans les dix jours de leur fixation.

18. (1) Une société de port locale peut faire remise de tout droit, péage ou autres frais et de tout intérêt afférent; elle peut en outre, par contrat, autoriser le paiement de tout droit, péage ou autres frais à la place de ceux imposés ou fixés en vertu des articles 15 ou 17 de la présente annexe.

(2) Une remise faite en vertu du présent article peut être totale ou partielle, assortie ou non de conditions, et elle peut être accordée avant ou après le paiement de tout droit, péage ou autres frais.

(3) Les droits, péages et autres frais imposés ou fixés par une société de port locale à un navire ou sur la cargaison doivent être payés par le capitaine du navire ou la personne qui en est responsable, sans préjudice de tout recours que la loi peut lui accorder contre toute autre personne pour la répétition des sommes ainsi payées. Cependant une société de port locale peut exiger et recouvrer ces droits, péages et autres frais soit du propriétaire du navire ou de son mandataire, soit du propriétaire, du consignataire, de l'expéditeur de la cargaison ou de son mandataire.

(4) Nul préposé des douanes ne doit accorder de congé à un navire l'autorisant à quitter

a) le port sous la juridiction d'une société de port locale avant que le capitaine de ce navire ait exhibé à ce préposé des douanes un certificat d'un fonctionnaire autorisé de cette dernière attestant que les taxes, droits, péages et autres frais exigibles ont été acquittés

so far as the corporation is concerned a clearance may be granted; or

(b) any other harbour or port in Canada if he has been notified by the local port corporation to withhold such clearance until further notified by the corporation that in so far as it is concerned a clearance may be granted.

(5) No goods shall be removed from any harbour or any other property under the administration of a local port corporation until all rates, tolls, fees or other charges imposed on the goods have been paid or security for payment accepted by the corporation.

19. (1) A local port corporation may, as provided in section 21 of this Schedule, seize any vessel within the territorial waters of Canada in any case

(a) where any amount is owing to the corporation in respect of such vessel for rates, tolls, fees or other charges;

(b) where property under the administration of the corporation has been damaged by the vessel or through the fault or negligence of a member of the crew thereof acting in the course of his employment or under the orders of a superior officer;

(c) where obstruction to the performance of any duty or function of the corporation or its officers or employees has been made or offered by the vessel or through the fault or negligence of a member of the crew thereof acting in the course of his employment or under the orders of a superior officer, as a result of which obstruction damage or other loss has been sustained by the corporation;

(d) where the owner of the vessel has in respect of the vessel committed an offence under the corporation's by-laws, punishable on summary conviction by a penalty payable under section 24 of this Schedule to the corporation;

ou qu'il n'en est pas d'exigible en l'espèce, ou qu'en ce qui la concerne un congé peut être accordé; ou

b) tout autre havre ou port du Canada, lorsque le préposé des douanes a reçu de la société de port locale avis de suspendre ce congé, jusqu'à ce que celle-ci, par un avis subséquent, l'ait averti qu'en ce qui la concerne, le congé peut être accordé.

(5) Aucune marchandise ne doit être enlevée d'un port ou de toute autre propriété sous l'administration d'une société de port locale avant que les droits, péages et autres frais imposés sur ces dernières aient été acquittés ou que la Société ait accepté une garantie du paiement.

19. (1) Une société de port locale peut, tel qu'y pourvoit l'article 21 de la présente annexe, saisir un navire dans les limites des eaux territoriales du Canada dans tout cas où

a) une somme lui est due à l'égard de ce navire pour des droits, péages ou autres frais;

b) un bien sous son administration a été endommagé par le navire ou par la faute ou la négligence d'un membre de son équipage, agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres de ses officiers supérieurs;

c) un empêchement à l'accomplissement de quelque devoir ou fonction de la société de port locale ou de ses fonctionnaires ou employés a été suscité ou tenté par le navire ou par la faute ou la négligence d'un membre de son équipage, agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur et où, par suite de cet empêchement, elle a subi un dommage ou une autre perte;

d) le propriétaire du navire a commis, à l'égard du navire, une infraction tombant sous le coup des règlements de la société de port locale et punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine payable, suivant l'article 24

(e) where judgment against the vessel or the owner thereof has been obtained in any case described in paragraph (a), (b) or (c); or

(f) where conviction of the owner of the vessel has been obtained, in any case described in paragraph (d) and a penalty imposed payable under section 24 of this Schedule to the corporation.

(2) In any case described in paragraph (1)(a), (b), (c) or (d), the local port corporation may detain any vessel seized pursuant to subsection (1) until the amount owing to the corporation has been received by it or, if liability is denied, until security satisfactory to the corporation has been deposited with it.

(3) In any case described in paragraph (1)(e) or (f), the local port corporation may detain the vessel until the amount owing to the corporation has been paid and, in any such case, if the amount so owing is not paid within thirty days after the date of the judgment or the conviction, the corporation may apply to any court of competent jurisdiction for an order authorizing the sale of the vessel, on the making of which order the corporation may sell the vessel on such terms and conditions and for such price as to the corporation seems proper and, to the extent that the amount realized from the sale exceeds the amount owing to the corporation together with all expenses incurred by it in connection with the sale, the corporation shall remit the amount so realized to the former owner of the vessel.

(4) In any case mentioned in subsection (1), whether or not the vessel has actually been seized or detained, the local port corporation has at all times a lien on the vessel and on the proceeds of any sale or other disposition thereof for the amount owing to the corporation, which lien has priority over all other rights, interests, claims and demands whatever, excepting only claims for wages of seamen under the *Canada Shipping Act*,

de la présente annexe, à la société de port locale;

e) jugement contre le navire ou son propriétaire a été obtenu dans un cas mentionné à l'alinéa a), b) ou c); ou

f) une déclaration de culpabilité a été obtenue contre le propriétaire du navire, dans un cas mentionné à l'alinéa d), et où a été imposée une amende payable, suivant l'article 24 de la présente annexe, à la société de port locale.

(2) En tout cas mentionné à l'alinéa (1) a), b) c) ou d), la société de port locale peut détenir un navire saisi conformément au paragraphe (1) jusqu'à ce qu'elle ait reçu la somme qui lui est due ou, s'il y a dénégation de responsabilité, jusqu'à ce qu'ait été déposée auprès d'elle une garantie qu'elle juge satisfaisante.

(3) En tout cas mentionné à l'alinéa (1)e) ou f), la société de port locale peut détenir le navire jusqu'à ce que la somme qui lui est due ait été payée et, en pareille occurrence, si la somme ainsi due n'est pas payée dans les trente jours qui suivent la date du jugement ou de la déclaration de culpabilité, elle peut demander, à toute cour compétente, une ordonnance autorisant la vente du navire. Dès que l'ordonnance est rendue, la société de port locale peut vendre le navire aux termes et conditions et au prix qui lui semblent appropriés et, dans la mesure où le montant réalisé par la vente excède la somme qui lui est due avec tous les frais qu'elle a subis relativement à la vente, elle doit remettre le montant ainsi réalisé à l'ancien propriétaire du navire.

(4) En tous cas mentionné au paragraphe (1), que le navire ait été ou non réellement saisi ou détenu, la société de port locale possède à tout moment un privilège sur le navire et sur le produit de toute vente ou autre aliénation qui en est faite pour la somme qui lui est due et ce privilège a priorité sur tous les autres droits, intérêts, réclamations et exigences, quels qu'ils soient, à la seule exception des réclamations pour gages de marins en vertu de

(5) The rights of the local port corporation under subsections (2), (3) and (4) are exercisable by the corporation whether or not title to or possession of the vessel is, at the time of the exercise of any such right, in the same person as the person who held such title or possession at the time when, in the opinion of the corporation, the amount owing to the corporation first became due.

(6) For the purposes of subsections (2), (4) and (5), the amount owing to the local port corporation in respect of any case described in paragraph (1)(a), (b), (c) or (d) is the amount fixed by the corporation as owing to it together with all expenses incurred by the corporation in searching for, following, seizing and detaining the vessel and, for the purposes of subsections (3), (4) and (5), the amount owing to the corporation in respect of any case described in paragraph (1)(e) or (f) is the amount of the judgment and costs, or the amount of the penalty incurred and costs, as the case may be, together with all expenses incurred by the corporation in searching for, following, seizing and detaining the vessel.

(7) Whether or not all or any of the rights of a local port corporation under this section are exercised by the corporation, the corporation may, in any case described in subsection (1), proceed against the owner of the vessel in any court of competent jurisdiction for the amount owing to the corporation or for the balance thereof in the event of any sale contemplated by subsection (3) and may also exercise against the owner of the vessel any other right or remedy available to the corporation at law.

20. (1) A local port corporation has a general lien in preference to all other rights, interests, claims and demands whatever on all goods in its possession for the payment of any debt owing to the corporation by the person in whom title to such goods is vested, whether or not the

la Loi sur la marine marchande du Canada.

(5) Le société de port locale peut exercer les droits à lui conférés par les paragraphes (2), (3) et (4), que le titre au navire ou la possession de ce navire, lors de l'exercice de l'un quelconque de ces droits, appartienne ou non à la même personne que celle qui détenait ce titre ou avait cette possession à l'époque où, de l'avis de la société de port locale, est devenue due en premier lieu la somme lui revenant.

(6) Aux fins des paragraphes (2), (4) et (5), la somme due à la société de port locale en ce qui regarde tout cas mentionné à l'alinéa (1)a), b), c) ou d) est le montant fixé par celle-ci comme lui étant dû, ainsi que tous les frais qu'elle a subis pour chercher, suivre, saisir et détenir le navire; et, aux fins des paragraphes (3), (4) et (5), la somme due à la société de port locale à l'égard de tout cas mentionné à l'alinéa (1)e) ou f) est le montant du jugement et des frais, ou le montant de l'amende encourue et des frais, suivant le cas, ainsi que toutes les dépenses qu'elle a subies pour chercher, suivre, saisir et détenir le navire.

(7) Qu'une société de port locale exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits découlant du présent article, elle peut, en tout cas mentionné au paragraphe (1), procéder contre le propriétaire du navire devant toute cour compétente pour réclamer la somme qui lui est due ou le solde de cette somme dans le cas d'une vente prévue au paragraphe (3), et elle peut aussi exercer contre le propriétaire du navire tout autre droit ou recours qui lui est accessible en droit.

20. (1) Une société de port locale a, sur toutes marchandises en sa possession, un privilège général par préférence à tous autres droits, intérêts, réclamations et exigences quelconques, pour l'acquittement de toute somme qui lui est due par la personne investie du titre à ces marchand-

debt was incurred in respect of those goods.

(2) A local port corporation may, as provided in section 21 of this Schedule, seize and detain any goods in any case where,

(a) the goods are subject to the general lien referred to in subsection (1);

(b) any amount is due to the corporation for rates, tolls, fees or other charges in respect of such goods and has not been paid, whether or not title to the goods is, at the time of the seizure, vested in the person by whom the rates, tolls, fees or other charges were incurred;

(c) any penalty has been incurred by reason of any violation of this Schedule or the corporation's by-laws by the person in whom title to such goods is vested, whether or not such violation occurred in respect of those goods and whether or not title thereto is, at the time of the seizure, vested in the person by whom the penalty was incurred; or

(d) the goods are perishable goods or goods in respect of which the amount of rates, tolls, fees or other charges accruing thereon is, in the opinion of the corporation, likely to become greater than the amount that could be realized by the sale of such goods;

and any goods so seized and detained shall, throughout the period of detention up to a maximum of thirty days, incur local port corporation rates, tolls, fees or other charges in the same manner and to the same extent as if voluntarily left or stored with the corporation by the owner of the goods during such period.

21. (1) Every seizure and detention made under this Schedule shall be at the risk, cost and charges of the owner of the vessel or goods seized until all sums due or penalties incurred, together with all costs and charges incurred in the seizure and detention and the costs of any conviction obtained for the violation or non-observ-

ses, que la dette ait été contractée à l'égard de ces marchandises ou non.

(2) Une société de port locale peut, selon que le prévoit l'article 21 de la présente annexe, saisir et détenir toutes marchandises en tout cas où

a) les marchandises sont sujettes au privilège général mentionné au paragraphe (1).

b) une somme qui lui est due pour des droits, péages et autres frais concernant ces marchandises et n'a pas été payée, que le titre aux marchandises soit dévolu ou non, lors de la saisie, à la personne engagée à payer ces droits, péages et autres frais,

c) une peine a été encourue, pour quelque infraction à la présente annexe ou à ses règlements, par la personne à qui est dévolu le titre à ces marchandises, que cette infraction ait eu lieu relativement à ces marchandises ou non, et que le titre à ces marchandises soit dévolu ou non, lors de la saisie, à la personne qui a encouru la peine, ou

d) les marchandises sont des denrées périssables ou des marchandises à l'égard desquelles le montant des droits, péages et autres frais en provenant deviendra, à son avis, vraisemblablement supérieur au montant qui pourrait être réalisé par la vente desdites marchandises,

et toutes marchandises ainsi saisies et détenues doivent, pendant toute la période de détention, jusqu'à un maximum de trente jours, être sujettes aux droits de la société de port locale de la même manière et dans la même mesure que si elles étaient volontairement confiées ou emmagasinées à la société de port locale, par leur propriétaire, durant cette période.

21. (1) Toute saisie ou détention exécutée en vertu de la présente annexe est aux risques, frais et dépens du propriétaire des marchandises ou navire saisis jusqu'à ce qu'aient été payés intégralement toutes les sommes dues ou amendes encourues, ainsi que tous les frais et dépens subis dans la saisie et la détention, et les frais de toute

ance of any of the provisions of this Schedule or of any by-law in force under this Schedule have been paid in full.

(2) A seizure and detention referred to in subsection (1) may take place either at the commencement of any action or proceeding for the recovery of any sums of money due, penalties or damages, or pending such suit or proceeding, or as incident thereto, or without the institution of any suit or proceeding whatever.

(3) A seizure and detention referred to in subsection (1) may be effected on the order of

- (a) any judge;
- (b) any magistrate having the power of two justices of the peace; or
- (c) the chief officer of customs at any port in Canada.

(4) An order under subsection (3) may be made on the application of a local port corporation or any officer thereof, or the Attorney General of Canada, and may be executed by any constable or bailiff or any officer of the local port corporation and that constable, bailiff or officer is hereby empowered to take all necessary means and demand all necessary aid to enable him to execute the order.

22. Service of any warrant, summons, writ, order, notice or other document, when personal service cannot be effected, may be made on the owner or on the master or other person in charge of any vessel by showing the original to and leaving a copy with any person found on board the vessel and appearing to be one of her crew, or by affixing a copy thereof to some conspicuous part of the vessel.

23. (1) A local port corporation may sell at public auction or by private tender the whole or any part of the goods seized

déclaration de culpabilité obtenue pour violation ou inobservation de l'une quelconque des dispositions de la présente annexe ou d'un règlement en vigueur sous le régime de la présente annexe.

(2) La saisie et la détention peuvent s'effectuer soit au commencement d'une action ou procédure en recouvrement de toutes sommes dues, d'amendes ou de dommages-intérêts, ou au cours de cette action ou procédure, soit comme procédure afférente, ou sans l'ouverture d'une poursuite ou procédure quelconque.

(3) La saisie et la détention peuvent être opérées sous l'autorité de l'ordonnance

- a) d'un juge;
- b) d'un magistrat ayant le pouvoir de deux juges de paix; ou
- c) du préposé en chef des douanes dans un port quelconque du Canada.

(4) Une ordonnance en vertu du paragraphe (3) peut être décernée à la demande d'une société de port locale ou de l'un de ses fonctionnaires ou du procureur général du Canada, et elle peut être exécutée par tout constable, huissier ou fonctionnaire de celle-ci; et ce constable, huissier ou fonctionnaire est par les présentes autorisé à prendre tous les moyens nécessaires et à solliciter toute l'aide requise pour lui permettre d'exécuter l'ordonnance.

22. Lorsque la signification personnelle est impossible, la signification de tout mandat, assignation, bref, ordonnance, avis ou autre document peut se faire aux propriétaires ou au capitaine ou à une autre personne ayant la direction d'un navire en en montrant l'original et en remettant une copie à une personne qui se trouve à bord du navire et qui semble faire partie de l'équipage, ou en affichant une copie de l'un de ces documents dans un endroit en vue sur le navire.

23. (1) Une société de port locale peut vendre, à l'enchère publique ou par soumission privée, la totalité ou une partie des

or detained under section 20 of this Schedule,

(a) at any time after the date of the seizure, in respect of goods of the kind described in paragraph 20(2)(d) of this Schedule, or

(b) at any time after the expiration of thirty days from the date of such seizure, in respect of any other goods,

and out of the proceeds of any such sale the corporation may retain any debt, tolls, penalty or other amount referred to in that section, together with all expenses incurred by the corporation in connection with the seizure, detention and sale, and shall pay the surplus, if any, to the former owner of the goods.

(2) Whether or not all or any of the rights of a local port corporation under section 21 of this Schedule and under subsection (1) are exercised by the corporation, the corporation may, in any case described in section 20 of this Schedule, proceed against the owner of the goods in any court of competent jurisdiction for the recovery of any debt, tolls, penalty or other amount referred to in section 20 of this Schedule (or for the balance thereof in the event of any sale contemplated by subsection (1)) and may also exercise against the owner of the goods any other right or remedy available to the corporation at law.

24. Notwithstanding section 22 of this Act, every pecuniary penalty recovered for any violation or non-observance of any by-law made by a local port corporation shall be paid over to the corporation by the court or magistrate before whom the penalty has been recovered.

25. Every person who violates any by-law made by a local port corporation is guilty of an offence and, except as otherwise provided in the by-laws made by the local port corporation, is liable on summary conviction to a fine not exceeding

marchandises saisies ou détenues aux termes de l'article 20 de la présente annexe,

a) à tout moment après la date de cette saisie, à l'égard de marchandises de l'espèce décrite à l'alinéa 20(2)d) de la présente annexe, ou

b) à tout moment après l'expiration des trente jours qui suivent la date de cette saisie, à l'égard de toutes autres marchandises,

et retenir, sur le produit de toute semblable vente, le montant de quelque dette, droit, peine ou autre somme mentionnée à cet article ainsi que le montant des dépenses subies par la société de port locale relativement à la saisie, la détention et la vente, et doit verser l'excédent, s'il en est, à l'ancien propriétaire des marchandises.

(2) Qu'une société de port locale exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits à lui conférés par l'article 21 de la présente annexe et le paragraphe (1) du présent article, elle peut, en tout cas mentionné à l'article 20 de la présente annexe, procéder contre le propriétaire des marchandises devant toute cour compétente pour le recouvrement de toute dette, de tout droit, de toute peine ou autre somme mentionnée à l'article 20 de la présente annexe ou pour le solde de quelque dette, droit, peine ou autre somme de ce genre, dans le cas d'une vente prévue au paragraphe (1) du présent article, et elle peut aussi exercer contre le propriétaire des marchandises tout autre droit ou recours qui lui est accessible en droit.

24. Nonobstant l'article 22 de la présente loi, toute peine pécuniaire recouvrée à la suite d'une violation ou inobservation d'un règlement d'une société de port locale, doit être versée à cette dernière, par le tribunal ou le magistrat devant lequel la peine a été recouvrée.

25. Quiconque viole quelque disposition des règlements d'une société de port locale est coupable d'une infraction et, à moins d'une disposition contraire de ses règlements, passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus

twenty-five thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding six months or to both.

26. (1) A local port corporation may invest any moneys not immediately required for the purposes of the corporation in bonds or other obligations of Her Majesty in right of Canada.

(2) A local port corporation may, with the approval of the Minister of Finance, invest any moneys not immediately required for the purposes of the local port corporation in bonds or other obligations of a person other than Her Majesty in right of Canada if the name of the Corporation is added to Schedule D to the *Financial Administration Act*.

27. A local port corporation may, with the approval of the Minister of Finance, for the attainment of the objective of the national ports policy, borrow amounts from Her Majesty in right of Canada out of moneys appropriated by Parliament for the purpose.

28. (1) The Minister of Finance at the request of the Minister may, from time to time, out of moneys in the Consolidated Revenue Fund, make loans to a local port corporation for working capital.

(2) A loan under this section is subject to such terms and conditions as the Governor in Council approves.

(3) A report of every loan under this section shall be laid by the Minister of Finance before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the day on which the loan is made.

29. A local port corporation may borrow money from the Corporation for a period specified by the Corporation.

30. A local port corporation may, with the approval of the Minister of Finance,

(a) borrow money, otherwise than from Her Majesty in right of Canada, and

(b) issue or re-issue, sell or pledge debt obligations of the corporation,

vingt cinq mille dollars ou d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.

26. (1) Une société de port locale peut investir en obligations et autres titres de Sa Majesté du chef du Canada des sommes dont elle n'a pas un besoin immédiat.

(2) Une société de port locale peut, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances et à condition que la Société soit inscrite à l'annexe D de la *Loi sur l'administration financière*, investir en obligations ou titres émis par d'autres personnes que Sa Majesté du chef du Canada des sommes dont elle n'a pas un besoin immédiat.

27. Une société de port locale peut, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, pour atteindre l'objectif de la politique portuaire nationale contracter des emprunts auprès de Sa Majesté du chef du Canada sur les crédits votés à cette fin par le Parlement.

28. (1) A la demande du Ministre, le ministre des Finances peut consentir, sur le Fonds du revenu consolidé, un prêt à une société de port locale si celle-ci a besoin de fonds de roulement.

(2) Tout prêt visé au présent article est consenti aux conditions approuvées par le gouverneur en conseil.

(3) Le ministre des Finances dispose d'un délai de quinze jours de séance de l'une ou l'autre chambre, à compter de la date où un prêt a été consenti en vertu de la présente annexe, pour en rendre compte au Parlement.

29. Une société de port locale peut contracter des emprunts auprès de la Société pour la période fixée par cette dernière.

30. Une société de port locale peut, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, à condition que la Société soit inscrite à l'annexe D de la *Loi sur l'administration financière*,

if the name of the Corporation is added to Schedule D to the *Financial Administration Act*.

31. (1) The accounts and financial transactions of a local port corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the local board of the corporation, and the auditor so appointed shall be paid by the corporation.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of a local port corporation.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of a local port corporation and is entitled to require from the directors and officers of the corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) A local port corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the local port corporation, shall report to its local board whether, in his opinion,

(a) the corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the corporation and the results of its operations,

a) contracter des emprunts avec d'autres personnes que Sa Majesté du chef du Canada; et

b) émettre ou réémettre, vendre ou donner en gage des titres de créances de cette société de port locale.

31. (1) Les comptes et opérations financières de la société de port locale doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le conseil local. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la société de port locale.

(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou co-vérificateur des comptes et opérations financières de la société de port locale.

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la société de port locale et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et les explications qu'il juge nécessaires.

(4) Une société de port locale doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la société de port locale, il doit présenter au conseil local, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société de port locale a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la société de port locale sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société de port locale et les résultats de ses opérations.

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the corporation.

(6) A local port corporation shall, as soon as possible, but in any case within three months after the termination of each year, submit to the Corporation an annual report in such form as the Corporation may prescribe, including the auditor's report under subsection (5).

32. (1) Any claim against a local port corporation arising out of any contract entered into in respect of its undertaking or any claim arising out of any death or injury to the person or to property resulting from the negligence of any officer or servant of the corporation while acting within the scope of his duties or employment may be sued for and prosecuted by action, suit or other proceeding in any court having jurisdiction for like claims between subjects.

(2) Any action, suit or other proceeding under subsection (1) may be commenced and prosecuted to judgment in the same manner and subject to the same rules of practice and procedure and to the same right of appeal as nearly as may be as in cases between subjects.

(3) The court referred to in subsection (1) has the same jurisdiction to order or adjudge the payment of costs either by the plaintiff or the defendant as in like cases in the court between subjects.

33. In an action, suit or other proceeding to which section 32 of this Schedule applies, process may be served on any director of the local port corporation to which the claim relates, or on the port manager or any officer or other person duly authorized by the corporation to accept service of or be served with process in such cases."

16. The Schedule to the said Act is redesignated as Schedule II.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention de la société de port locale.

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de trois mois après l'expiration de l'année, une société de port locale doit soumettre un rapport annuel à la Société en la forme que cette dernière peut prescrire, de même que le rapport du vérificateur visé au paragraphe (5).

32. (1) Toute réclamation contre une société de port locale résultant d'un contrat conclu à l'égard de son entreprise ou résultant de la mort ou des blessures d'une personne, ou de dommages à des biens, par suite de la négligence de tout fonctionnaire ou préposé de la société de port locale agissant dans les limites de ses attributions ou de son emploi, peut être intentée et poursuivie par voie d'action, instance ou autre procédure dans toute cour à laquelle ressortissent des réclamations analogues entre sujets.

(2) Toute action, instance ou autre procédure visée au paragraphe (1) peut être entamée et poursuivie jusqu'à jugement, autant que possible de la même manière et sous réserve des mêmes règles de pratique et de procédure et du même droit d'appel que dans les causes entre sujets.

(3) La cour possède la même compétence pour ordonner ou adjuger le paiement des frais par le demandeur ou le défendeur que dans les causes semblables entre sujets devant elle.

33. Dans toute action, instance ou autre procédure, visée à l'article 32 de la présente annexe, la signification peut être faite à un administrateur de la société de port locale ou au gérant de port, fonctionnaire ou autre personne régulièrement autorisée par celle-ci à accepter ou à recevoir la signification en pareil cas."

16. L'annexe de ladite loi devient l'annexe II.

Substitutions

17. (1) Wherever in the said Act or any other Act of Parliament or in any regulation, order, deed, contract, lease or other instrument the National Harbours Board is mentioned or referred to, there shall in every case, unless the context otherwise requires, be substituted therefor a mention of or reference to the Canada Ports Corporation.

17. (1) Toute mention du Conseil des ports nationaux et toute allusion à celui-ci dans ladite ou toute autre loi du Parlement, de même que dans tout règlement, ordonnance, titre, contrat, bail ou autre document est remplacée, à moins que le contexte n'exige le contraire, par une mention de la Société canadienne des ports ou une allusion à celle-ci.

Substitutions

Idem

(2) The said Act is further amended by substituting the words "rates, tolls, fees or other charges" for the word "tolls" wherever the latter word occurs in paragraph 17(1)(a) and subsection 18(2) thereof.

(2) Ladite loi est en outre modifiée par substitution des mots «droits, péages et autres frais» au mot «droits» partout où celui-ci se trouve dans l'alinéa 17(1)a) et le paragraphe 18(2).

Idem

PART II

PARTIE II

R.S., c. G-9

GOVERNMENT HARBOURS AND PIERS ACT

LOI SUR LES PORTS ET JETÉES DE L'ÉTAT

S.R., c. G-9

1977-78, c. 30,
s. 28

18. The long title and sections 1 to 5 of the *Government Harbours and Piers Act* are repealed and the following substituted therefor:

18. Le titre intégral et les articles 1 à 5 de la *Loi sur les ports et jetées de l'État* sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

1977-78, c. 30,
art. 28

"An Act respecting public harbours and port facilities

«Loi concernant les ports et installations de port publics

Short title

1. This Act may be cited as the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

1. La présente loi peut être citée sous le titre: *Loi sur les ports et installations de port publics*.

Titre abrégé

INTERPRETATION

DÉFINITIONS

Definition

2. In this Act,

"goods"
«merchandises»

"goods" includes all personal property and movables other than vessels;

"Minister"
«Ministre»

"Minister" means such member of the Queen's Privy Council for Canada as is designated by the Governor in Council as the Minister for the purposes of this Act;

"port facility"
«installations portuaires»

"port facility" means any wharf, pier, break-water or other work or installation located in, on or adjacent to navigable waters and includes any land to which it is attached;

"public harbour"
«port public»

"public harbour" means any harbour under the control and management of the Minister by virtue of section 4;

2. Dans la présente loi

«installations de port public» désigne toute installation portuaire sous l'administration du Ministre en vertu de l'article 4;

«installations portuaires» comprend tout quai, jetée, brise-lames ou autres ouvrages ou équipements situés soit dans des eaux navigables, soit sur de telles eaux, soit au bord de celles-ci, ainsi que les terrains adjacents;

«merchandises» comprend tous biens mobiliers, à l'exclusion des navires;

«Ministre» désigne le membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada chargé par le gouverneur en conseil de l'application de la présente loi;

Définitions

«installations de port public»
"public port facilities"

«installations portuaires»
"port facility"

«merchandises»
"goods"

«Ministre»
"Minister"

1980-81-82

"public port facility"
installation de port public

"vessel"
navire

"public port facility" means any port facility under the control and management of the Minister by virtue of section 4;

"vessel" includes every description of ship, boat or craft used or capable of being used solely or partly for marine navigation without regard to method or lack of propulsion, a dredge, a floating elevator, a floating home, an oil-rig, a seaplane, a raft or boom of logs or lumber and an air cushion vehicle.

NATIONAL PORTS POLICY

Objective of the
ports policy for
Canada

2.1 (1) It is hereby declared that the objective of the national ports policy for Canada is to create a system of public harbours that

(a) is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives;

(b) is efficient;

(c) provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports; and

(d) is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Idem

(2) It is further declared that achievement of the objective of the national ports policy requires

(a) the administration, on a regional scale, of public harbours and public port facilities within a national administrative system; and

(b) the establishment of consultative bodies to provide advice for the purposes of the planning and development of port policy in Canada.

Measures to
achieve
declared
objective

2.2 It is the responsibility of the Minister to undertake the necessary measures to achieve the objective of the national ports policy, including the planning, development, direction, administration and main-

navire» comprend tout engin flottant utilisé ou utilisable exclusivement ou partiellement pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion, ainsi qu'une drague, un élévateur flottant, une maison flottante, une plate-forme de forage, un hydravion, un radeau, une estacade de billes ou de bois de construction et un aéroglisseur;

«port public» désigne tout port sous l'administration du Ministre en vertu de l'article 4.

navire
"vessel"

«port public»
"public
harbour"

POLITIQUE PORTUAIRE NATIONALE

2.1 (1) Il est déclaré que la politique portuaire nationale du Canada a pour objectif la création d'un système de ports publics

a) qui contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien ainsi que des objectifs sociaux et économiques, tant au niveau national que régional et local;

b) qui soit efficace;

c) qui offre à des conditions équitables des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens; et

d) dont les activités soient coordonnées avec celles du secteur maritime et avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

(2) Il est en outre déclaré que la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale exige

a) l'administration, à l'échelle régionale, des ports et installations de port publics à l'intérieur d'un système administratif national; et

b) la création d'organismes consultatifs en matière de planification et d'élaboration de la politique portuaire canadienne.

2.2 (1) Il incombe au Ministre de prendre les dispositions nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale, notamment en ce qui concerne la planification, le développement, la

Politique
portuaire
nationale

Réalisation de
l'objectif

Responsabilité
du Ministre

tenance of public harbours and public port facilities.

ADVISORY COUNCILS

Establishment of advisory councils

2.3 (1) The Minister may establish advisory councils for such public harbours as he may designate.

Members of advisory councils

(2) An advisory council established pursuant to subsection (1) shall consist of not less than three and not more than five persons appointed by the Minister from among persons residing in the vicinity of the public harbour for which the council is established.

Tenure of office

(3) Each member of an advisory council shall be appointed to hold office during pleasure for such term, not exceeding three years, as will ensure, as far as possible, the expiration in any one year of the terms of appointment of not more than two of the members so appointed.

Chairman of advisory council

(4) The Minister shall designate one of the members of each advisory council to be the chairman thereof.

Qualifications of advisory council members

(5) The members of an advisory council shall be persons who, in the opinion of the Minister, have the experience and capacity required for discharging their functions and are representative of local interests essential to port activities.

Remuneration

(6) The members of an advisory council shall serve without remuneration but may be paid any reasonable travel and living expenses incurred by them when engaged on the business of the council while absent from their ordinary places of residence.

Duties of advisory councils

(7) Each advisory council shall, from time to time, advise and make recommendations to the Minister on the development and operation of the public harbour for which it is established.

PUBLIC HARBOURS AND PUBLIC PORT FACILITIES

Public harbours

3. (1) The Governor in Council may, by order,

(a) declare any area covered by water within the jurisdiction of Parliament,

direction, l'administration et l'entretien des ports et installations de port publics.

CONSEILS CONSULTATIFS

Conseils consultatifs

2.3 (1) Le Ministre peut établir des conseils consultatifs pour les ports publics qu'il désigne.

Membres

(2) Un conseil établi en vertu du paragraphe (1) est composé de trois à cinq membres nommés par le Ministre parmi les personnes qui résident dans les environs du port.

Durée du mandat

(3) Les membres de ces conseils sont nommés à titre amovible pour des mandats respectifs de trois ans au maximum, ces mandats étant, dans la mesure du possible, échelonnés de manière que leur expiration au cours d'une même année ne touche pas plus de deux des membres.

Nomination d'un président

(4) Le Ministre choisit parmi les membres de chaque conseil le président de celui-ci.

Représentativité

(5) Les membres de ces conseils doivent, de l'avis du Ministre, être représentatifs des intérêts locaux essentiels aux activités portuaires et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.

Rémunération

(6) Les membres de ces conseils ne sont pas rémunérés mais il peut leur être versé les frais de déplacement et de séjour engagés en vaquant aux affaires du conseil hors de leur lieu ordinaire de résidence.

Fonctions

(7) Chaque conseil doit soumettre au Ministre des avis et des recommandations sur le développement et l'exploitation du port pour lequel il est établi.

PORTS ET INSTALLATIONS DE PORT PUBLICS

Ports publics

3. (1) Le gouverneur en conseil peut, par décret,

a) déclarer port public toute étendue recouverte d'eau et relevant du Parle-

the limits of which area are defined by the order, to be a public harbour;

(b) alter the limits of any public harbour; and

(c) declare any port facility to be a public port facility.

Publication in
Canada Gazette

(2) Every order made pursuant to this section shall be published in the *Canada Gazette*.

Application

3.1 (1) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, by order, terminate the application of this Act to any public harbour or public port facility if the Governor in Council is of the opinion that the termination will enable the improvement of the administration of the port or facility.

Publication

(2) Every order made pursuant to this section shall be published in the *Canada Gazette*.

Ports and
facilities under
Minister's
control

4. The Minister has the control and management of

(a) any harbour declared to be a public harbour under section 3;

(b) any port facility declared to be a public port facility under that section; and

(c) all port facilities constructed, completed or acquired at the expense of Canada and all harbours in any way the property of Canada other than those that

(i) are under the control and management of any member of the Queen's Privy Council for Canada other than the Minister,

(ii) the Governor in Council has authorized a harbour Commission to administer and develop on behalf of Her Majesty in right of Canada,

(iii) are under the administration, management and control of the Canada Ports Corporation or a local port corporation as defined in section 2 of the *Canada Ports Corporation Act*, or

(iv) the Governor in Council has transferred to Her Majesty in right of a province or any other person.

ment; le décret doit en définir les limites;

b) modifier les limites de tout port public; et

c) déclarer installations de port public toutes installations portuaires.

Publication

(2) Tout décret pris en vertu du présent article doit être publié dans la *Gazette du Canada*.

Transfert

3.1 (1) Sur recommandation du Ministre, le gouverneur en conseil peut, par décret, soustraire à l'application de la présente loi tous ports ou installations de port publics, s'il estime que cette mesure permet une meilleure administration de ces ports ou installations.

Publication

(2) Tout décret pris en vertu du présent article doit être publié dans la *Gazette du Canada*.

4. Le Ministre a le contrôle et l'administration

Ports et
installations
portuaires
relevant du
Ministre

a) de tous les ports publics déclarés tels en vertu de l'article 3;

b) de toutes les installations de port public déclarées telles en vertu de l'article 3; et

c) de toutes les installations portuaires construites, terminées ou acquises aux frais du Canada et de tous les ports qui, de quelque manière, appartiennent au Canada, à l'exception de ceux

(i) qui sont sous le contrôle et l'administration d'un autre membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada que le Ministre,

(ii) dont le gouverneur en conseil a autorisé l'administration et le développement par une Commission de port pour le compte de Sa Majesté du chef du Canada,

(iii) qui sont sous l'administration, la gestion et la régie de la Société canadienne des ports ou d'une société de port locale au sens de la définition de l'article 2 de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, ou

Works under
control of
Minister

5. (1) The Minister is responsible for the maintenance and repair of all port facilities under his control and management and for the acquisition and construction of new port facilities that are to be under his control and management.

Services of
Department of
Public Works

(2) The Minister shall, for carrying out any maintenance or construction under this Act, except works of ordinary maintenance or repair, make use, wherever possible, of the services and facilities of the Department of Public Works of the Government of Canada."

19. Subsection 6(2) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

Harbour
masters

"(1.1) The Minister may appoint as a harbour master or wharfinger for any public harbour or part thereof, or public port facility, designated by the Governor in Council any person who, in his opinion, is qualified.

Remuneration

(2) The Governor in Council may determine the remuneration to be allowed respectively to the harbour masters, wharfingers, officers, clerks, employees and labourers appointed and designated under this section, and the amounts of such remuneration and such expenses as may be authorized by the Minister for lighting, heating or otherwise making serviceable each of such works may, notwithstanding anything in the *Financial Administration Act*, be retained from the rates, tolls, fees and other charges collected thereon."

20. Sections 7 to 10 of the said Act are repealed and the following substituted therefor:

Regulations

"7. (1) The Governor in Council may make regulations for the management, control, development and use of any public

(iv) que le gouverneur en conseil a cédés à Sa Majesté du chef d'une province ou à toute autre personne.

5. (1) Le Ministre doit entretenir et réparer les installations portuaires dont il a le contrôle et l'administration et est de plus responsable de l'acquisition et de la construction des nouvelles installations portuaires dont il aura le contrôle et l'administration.

Travaux
relatifs du
Ministre

(2) Pour l'entretien et les travaux de construction prévus à la présente loi, le Ministre doit utiliser, dans la mesure du possible, sauf s'il s'agit de travaux d'entretien ou de réparation ordinaires, les services et installations du ministère des Travaux publics du gouvernement du Canada.

Services du
ministère des
Travaux publics

19. Le paragraphe 6(2) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

"(1.1) Pour tout port public ou partie de port public ainsi que pour toute installation de port public désignées par le gouverneur en conseil, le Ministre peut nommer maître de port ou gardien de quai toute personne qu'il estime qualifiée.

Maître de port

(2) Le gouverneur en conseil peut déterminer la rémunération qui doit être respectivement accordée aux maîtres de port, gardiens de quai, fonctionnaires, commis, employés et journaliers nommés ou désignés en vertu du présent article et les montants de la rémunération et des dépenses que peut autoriser le Ministre pour l'éclairage, le chauffage de chacun de ces ouvrages ou pour les rendre par ailleurs utilisables peuvent, nonobstant les dispositions de la *Loi sur l'administration financière*, être retenus sur les droits, péages et autres frais perçus pour l'utilisation de ces ouvrages.

Rémunération

20. Les articles 7 à 10 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

"7. (1) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements portant sur l'administration, le contrôle, le développement et

Règlements

harbour or public port facility, including regulations

(a) for the regulation of the navigation or use of any public harbour or public port facility by vessels, including the mooring and berthing thereof and the discharge and loading of cargo;

(b) for the regulation of all works and operations within the limits of any public harbour or at any public port facility;

(c) for the regulation or prohibition of the construction of channels, of port facilities, buildings and other structures within the limits of any public harbour and the maintenance thereof, and the excavation, removal or deposit of material or any other action that is likely to affect in any way the channels or port facilities of any public harbour or the lands adjacent thereto;

(d) for the regulation of the construction, operation and maintenance of

(i) elevators, pipes, conduits and other works or appliances within the limits of any public harbour, and

(ii) pipe or lines of wire or cable across or under the bed of any public harbour;

(e) for the regulation or prohibition of the erection of towers or poles, and the stringing or laying of wires or cables within the limits of any public harbour;

(f) for the regulation of the transportation, handling or storing within the limits of any public harbour or at any public port facility of explosives or other substances that, in the opinion of the Governor in Council, constitute or are likely to constitute a danger or hazard to life or property;

(g) for the maintenance of order and the protection of persons or property within the limits of any public harbour or at any public port facility;

(h) for the regulation of all persons and vehicles coming onto or using any public port facility;

l'utilisation de tout port public ou de toutes installations de port public, notamment des règlements visant:

a) la réglementation de la navigation et l'utilisation de tout port public ou installation de port public par des navires, notamment leur accostage et leur amarage, ainsi que le chargement et le déchargement des cargaisons;

b) la réglementation de tous travaux et opérations effectués dans les limites de tout port public ou dans toute installation de port public;

c) la réglementation de la construction de chenaux, d'installations portuaires, de bâtiments et autres structures dans les limites de tout port public et de leur entretien, l'interdiction de procéder à ces travaux de construction, et la réglementation de l'excavation, l'enlèvement ou le dépôt de matériaux, ou de toute autre activité qui peut avoir un effet quelconque sur les chenaux ou les installations portuaires de tout port public ou sur les terrains adjacents;

d) la réglementation de la construction, de l'exploitation et de l'entretien

(i) des élévateurs, canalisations, conduites et autres ouvrages ou appareils dans les limites de tout port public, et

(ii) des canalisations, des lignes de fils ou câbles tendus à travers le port public ou sous son lit;

e) la réglementation de l'érection de tours ou de poteaux, et du montage ou de la pose de fils ou câbles dans les limites de tout port public, et l'interdiction de procéder à ces travaux;

f) la réglementation du transport, de la manipulation ou de l'emmagasiner, dans les limites de tout port public ou dans toute installation de port public, d'explosifs ou autres substances qui, de l'avis du gouverneur en conseil, constituent ou constitueront vraisemblablement un danger pour les personnes ou les biens;

g) le maintien de l'ordre et la protection des personnes et des biens dans les limi-

(i) for the imposition and collection of rates or tolls on vehicles, vessels and persons coming onto or into or using any public harbour or public port facility and on goods or cargoes landed from or shipped on board such vessels, transhipped by water within the limits of any public harbour or stored on or moved across any public port facility;

(j) prescribing the fee or charge to be paid for the use of any public harbour or any public port facility and for any service provided thereat by the Minister;

(k) fixing the rate of interest that may be imposed and collected on unpaid rates, tolls, fees or other charges;

(l) prescribing the circumstances under which the Minister may remit any rates, tolls, fees or other charges or any interest thereon or enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed pursuant to paragraphs (i) and (j);

(m) designating the public harbour or parts thereof and the public port facilities at which a harbour master or wharfinger may be appointed by the Minister;

(n) prescribing the duties and functions of harbour masters and wharfingers at public harbours and at any public port facility;

(o) prescribing the punishment that may be imposed on summary conviction for the breach of any regulation, which punishment shall not exceed a fine of twenty-five thousand dollars or imprisonment for a term of six months or both; and

(p) for the voluntary payment of fines for the breach of any regulation.

tes de tout port public ou dans toute installation de port public;

k) la gouverne de toutes les personnes et véhicules qui entrent dans tout port public ou toute installation de port public ou en font usage;

l) l'imposition de droits ou péages sur les navires, véhicules et personnes qui entrent dans tout port public ou dans toute installation de port public ou en font usage, sur les marchandises ou cargaisons déchargées de ces navires ou chargées à leur bord, transbordées par eau dans les limites de tout port public ou entreposées ou déplacées à travers toute installation de port public, et la perception de ces droits et péages;

j) la fixation des droits ou frais exigibles pour l'usage de tout port public ou de toute installation de port public ou pour tout service que le Ministre y assure;

k) la fixation du taux d'intérêt exigible à l'égard des droits, péages ou autres frais impayés;

l) la détermination des circonstances dans lesquelles le Ministre peut faire remise de certains droits, péages ou autres frais et des intérêts afférents ou consentir, par contrat, au paiement d'autres droits, péages ou autres frais à la place de ceux imposés ou prescrits conformément aux alinéas i) et j);

m) la désignation des ports publics ou des parties de ports publics et des installations de port public pour lesquels le Ministre peut nommer un maître de port, ou un gardien de quai;

n) la détermination des fonctions des maîtres de port et de gardiens de quai dans les ports publics et les installations de port public;

o) la précision de la peine qui peut être infligée, sur déclaration sommaire de culpabilité, pour la violation de tout règlement, à savoir une amende maximale de vingt-cinq mille dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou les deux peines à la fois; et

Separate
breach of
regulation

(2) When a breach of any regulation is committed by any person on more than one day or is continued by a person for more than one day, it shall be deemed to be a separate breach for each day on which the breach is committed or continued.

Limitation of
actions

(3) Proceedings in respect of a breach of any regulation may be commenced at any time within but not after one year from the time when the subject-matter of the proceedings arose.

Application to
Her Majesty

(4) Any regulation made pursuant to subsection (1) may be made binding on Her Majesty in right of any province.

Payment of
rates

8. (1) The rates, tolls, fees or other charges imposed or prescribed by regulation in respect of a vessel or its cargo shall be paid by the master or person in charge of the vessel, without prejudice to any recourse he may have by law against any other person for the recovery of the amounts so paid, but the Minister may demand and recover those rates, tolls, fees or other charges from the owner or agent of the vessel or the owner, consignee or shipper of the cargo or his agent.

Payment by
user

(2) In the case of any person using a public harbour or public port facility, the rates, tolls, fees and other charges are payable by that person.

Recovery

(3) The rates, tolls, fees and other charges payable pursuant to this Act may be recovered as a debt, with full costs of suit, in any court of competent jurisdiction.

Remission of
rates, etc.

8.1 (1) Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council.

p) le paiement volontaire d'amendes pour violation de tout règlement.

(2) La violation de tout règlement est réputée constituer une infraction distincte chaque jour où elle est commise ou se perpétue.

Infractions
distinctes

(3) Les procédures relatives à la violation de tout règlement se prescrivent par un an à compter de la naissance de la cause d'action.

Prescription

(4) Tout règlement édicté en vertu du paragraphe (1) peut lier Sa Majesté du chef de toute province.

Application à
Sa Majesté

8. (1) Les droits, péages ou autres frais imposés ou prescrits par règlement relativement à un navire ou à sa cargaison doivent être payés par le capitaine du navire ou la personne qui en est responsable, sans préjudice de tout recours que la loi peut lui accorder contre toute autre personne pour la répétition des montants ainsi payés. Cependant, le Ministre peut exiger et recouvrer ces droits, péages et autres frais soit du propriétaire du navire ou de son mandataire, soit du propriétaire, du consignataire, de l'expéditeur de la cargaison ou de son mandataire.

Paiement des
droits

(2) Dans le cas d'une personne qui se sert d'un port public ou d'installations de port public, ces droits, péages et autres frais sont payables par cette personne.

Paiement

(3) Ces droits, péages et autres frais peuvent être recouverts avec tous les frais de l'action devant tout tribunal compétent.

Recouvrement

8.1 (1) Sous réserve des règlements établis par le gouverneur en conseil, le Ministre peut faire remise de tout droit, péage ou autres frais et de tout intérêt afférent; il peut en outre, par contrat, autoriser le paiement de droits, péages ou autres frais à la place de ceux imposés ou prescrits par le gouverneur en conseil.

Remise

Remission may be partial, etc.

(2) A remission pursuant to this section may be total or partial, conditional or unconditional and may be granted before or after any payment of any rate, toll, fee or other charge has been made.

Report

(3) A statement of each remission of one thousand dollars or more granted under this section shall be included in the annual report of the Minister to Parliament.

No clearance unless tolls paid

9. No vessel leaving any port at which any rates, tolls, fees or other charges are payable pursuant to this Act shall receive a clearance at the custom-house thereat, unless the master produces to the collector or proper officer of the customs a certificate that the rates, tolls, fees or other charges on the vessel have been paid or that none are payable thereon.

Detention of vessel

10. If any vessel leaves any port without paying any rates, tolls, fees or other charges on the vessel, it may, until payment thereof, be detained at any other port at which it calls."

21. The heading preceding section 11 and sections 11 to 15 of the said Act are repealed and the following substituted therefor:

"ENFORCEMENT

Enforcement officers

11. (1) The Minister may designate any officer or employee at a public harbour or public port facility as an enforcement officer for the purposes of this Act and shall furnish each person so designated with a certificate of his designation.

Production of certificate of designation

(2) In carrying out his duties and functions under this Act, an enforcement officer shall, if so requested, produce his certificate of designation to the person appearing to be in charge of any vessel, vehicle, premises or goods in respect of which the enforcement officer is acting.

Powers of enforcement officers

11.1 Where an enforcement officer believes on reasonable grounds that any regulation is not being complied with, he may

(a) board any vessel or enter any vehicle or premises in which he reasonably

(2) Une remise faite en vertu du présent article peut être totale ou partielle, assortie ou non de conditions et elle peut être accordée avant ou après le paiement de tout droit, péage ou autres frais.

Remise partielle

(3) Un état de chaque remise s'élevant à mille dollars ou plus et faite sous le régime du présent article doit être inclus dans le rapport annuel du Ministre au Parlement.

État des remises

9. Nul navire en partance d'un port où des droits, péages ou autres frais sont payables en vertu de la présente loi ne doit recevoir congé de la douane de ce port, à moins que le capitaine ne présente au receveur ou fonctionnaire compétent de la douane un certificat portant que les droits, péages ou autres frais sur ce navire ont été acquittés, ou qu'il n'en est pas exigé.

Nul congé si les droits ne sont pas acquittés

10. Si un navire quitte un port sans verser les droits, péages ou autres frais, il peut être détenu à tout autre port où il fait escale, jusqu'à ce que ces droits, péages ou autres frais aient été acquittés.

Navire détenu

21. La rubrique qui précède l'article 11 et les articles 11 à 15 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

"APPLICATION

11. (1) Pour l'application de la présente loi, le Ministre peut désigner, en qualité d'agent d'exécution, tout employé à un port ou une installation de port publics; il lui remet un certificat attestant sa qualité.

Agents d'exécution

(2) Dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la présente loi, l'agent d'exécution doit, sur demande, présenter le certificat attestant sa qualité à la personne apparemment responsable du navire, du véhicule, des locaux ou des marchandises qui font l'objet de ses démarches.

Présentation du certificat

11.1 L'agent d'exécution, s'il est fondé à croire à l'inobservation d'un règlement, peut :

Pouvoirs

a) procéder, dans les navires, véhicules ou locaux où il pense trouver la preuve

believes there may be evidence of such non-compliance and make any inspection he deems necessary; and

(b) require the person appearing to be in charge of the vessel, vehicle or premises to produce for inspection, or for the purpose of making copies or extracts therefrom, any log book, document or paper that may, in his opinion, provide evidence of such non-compliance.

Obstruction of
enforcement
officer

11.2 Where an enforcement officer is carrying out his duties and functions under this Act, every person who

(a) fails to comply with any reasonable requirement or direction of that officer,

(b) knowingly makes a false or misleading statement, either verbally or in writing, to that officer, or

(c) otherwise obstructs or hinders that officer

is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding one thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding six months or both.

Seizure and
detention

11.3 Where an enforcement officer believes on reasonable grounds that

(a) any amount is due and payable for rates or tolls imposed by regulation in respect of any vessel or goods, or

(b) the owner or person in charge of a vessel or goods has, with regard to that vessel or those goods, contravened any regulation,

the officer may seize and detain such vessel or goods.

Sale of
perishable
goods

11.4 Where, in the opinion of an enforcement officer, any goods that have been seized and detained under this Act or that have been abandoned are likely to rot, spoil or otherwise perish, the officer may sell or otherwise dispose of the goods in such manner and for such price as is

de cette inobservation, à toute visite qu'il juge nécessaire; et

b) exiger, de la personne apparemment responsable du navire, du véhicule ou des locaux, la communication pour examen, reproduction ou établissement de copies ou d'extraits, de tout journal de bord, document ou texte qui peuvent, à son avis, prouver l'inobservation.

Obstruction
aux tâches d'un
agent
d'exécution

11.2 Est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de mille dollars ou d'une peine d'emprisonnement d'au plus six mois ou des deux peines à la fois, quiconque

a) n'obtempère pas aux exigences ou aux directives valablement formulées par agent d'exécution dans le cadre de ses fonctions en vertu de la présente loi;

b) fait sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse à un agent d'exécution dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la présente loi; ou

c) gêne ou entrave l'action d'un agent d'exécution dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la présente loi.

Saisie et
rétention

11.3 L'agent d'exécution, s'il est fondé à croire

a) que tous les droits ou péages imposés par règlement pour un navire ou des marchandises n'ont pas été acquittés, ou

b) qu'une infraction aux règlements a été commise par le propriétaire ou le responsable d'un navire ou de marchandises, relativement à ce navire ou ces marchandises,

peut saisir et retenir le navire ou les marchandises en cause.

Vente des
marchandises
périssables

11.4 L'agent d'exécution qui estime que des marchandises qui ont été saisies et retenues conformément à la présente loi ou qui ont été abandonnées, risquent de s'abîmer ou de se détériorer, peut les aliéner et notamment les vendre, selon les modalités et au prix justifiés par les circonstances.

reasonable in the circumstances and the proceeds of the disposition shall be credited toward payment of the amount described in paragraph 11.3(a) and the expenses incurred in connection with the sale.

Obstruction of
harbour

11.5 (1) Where any vessel or goods are left or abandoned at any public harbour in a manner that, in the opinion of an enforcement officer, impedes, interferes with or renders difficult or dangerous the use of the harbour, the officer may direct the person appearing to be in charge of the vessel or goods to remove the vessel or goods from the harbour to such place as the officer deems suitable.

Procedure and
removal

(2) If the person to whom a direction is given pursuant to subsection (1) fails to comply with the direction or if no person appears to be in charge of the vessel or goods, the enforcement officer may seize the vessel or goods and remove them to such place as the officer deems suitable, and the costs of such seizure and removal are recoverable in the same manner as charges payable under this Act.

Return of
property seized

12. Any vessel or goods seized by an enforcement officer under section 11.3 and any proceeds of a sale or other disposition thereof under section 11.4, minus any expenses incurred in connection with the disposition thereof, shall be returned to the person from whom the vessel or goods were seized or to any other person entitled to the possession thereof after

(a) the provisions of any regulation that apply to the vessel or goods have, in the opinion of the enforcement officer, been complied with; or

(b) the expiration of twenty-one days from the day of the seizure, unless before that time an application for an order authorizing the sale of the vessel or goods has been made pursuant to section 12.1.

Application for
order authorizing
sale

12.1 (1) The Minister may, before the expiration of twenty-one days from the day of the seizure of any vessel or goods under this Act, apply to any court of com-

Le produit de l'aliénation est affecté au paiement des dépenses qu'elle a occasionnées et des sommes visées à l'alinéa 11.3a).

11.5 (1) L'agent d'exécution qui estime qu'un navire ou des marchandises laissés ou abandonnés dans un port public gênent, entravent ou rendent difficile ou dangereuse l'utilisation de celui-ci, peut ordonner à la personne apparemment responsable du navire ou des marchandises de le déplacer vers l'endroit qu'il juge indiqué.

Déplacement
pour usage
abusif

(2) Si la personne qui reçoit l'ordre visé au paragraphe (1) n'obtempère pas ou si nul n'est apparemment chargé du navire ou des marchandises, l'agent d'exécution peut les saisir et les faire déplacer vers l'endroit qu'il juge indiqué; les frais saisis et de déplacement peuvent être recouvrés de la même façon que les autres frais payables en vertu de la présente loi.

Saisie et
déplacement

12. Les navires ou marchandises qu'un agent d'exécution a saisis en vertu de l'article 11.3 ainsi que le produit de leur aliénation effectuée en vertu de l'article 11.4, déduction faite des dépenses qu'elle a occasionnées, sont remis à la personne qui les possédait lors de la saisie ou à toute personne habilitée à les recevoir,

Remise

a) après que les dispositions de tous les règlements applicables au navire ou aux marchandises aient été, de l'avis de l'agent d'exécution, respectées; ou

b) après l'expiration d'un délai de vingt et un jours à compter de la date de la saisie, sauf dépôt, avant cette date, conformément à l'article 12.1, d'une demande d'ordonnance autorisant la vente du navire ou des marchandises.

12.1 (1) Avant l'expiration du délai de vingt et un jours à compter de la date de la saisie conformément à la présente loi, le Ministre peut demander à tout tribunal

Demande
d'ordonnance
autorisant la
vente

petent jurisdiction for an order authorizing the sale of such vessel or goods.

Redelivery on security

(2) The court, on the hearing of an application made under subsection (1), may order the redelivery of any vessel or goods seized by an enforcement officer to the person from whom the vessel or goods were seized or to any other person entitled to the possession thereof after a cash deposit or security by bond, with two sureties, in such amount as is fixed by the court, is given to the Minister.

Order of sale refused

(3) Where, on the hearing of an application made under subsection (1), the court is not satisfied that the vessel or goods seized should be sold, it may order that the vessel or goods be returned or, if a sale or other disposition of the goods has been made pursuant to section 11.4, it may order that any proceeds thereof be remitted to the person from whom the vessel or goods were seized or to any other person entitled to the possession thereof.

Order of sale granted

(4) Where, on the hearing of an application made under subsection (1), the court is satisfied that the vessel or goods seized should be sold, it may order the sale thereof and thereupon the Minister may sell the vessel or goods in such manner and for such price as the court determines is reasonable in the circumstances.

Proceeds of sale

(5) Where the total amount realized from a sale made under subsection (4) or any sale or other disposition made under section 11.4, or both, exceeds the amounts payable for rates, tolls, fees or other charges together with all costs and reasonable expenses incurred in connection with the sale or other disposition and any removal, seizure or detention thereof the Minister shall remit the excess amount to the person then appearing to be entitled thereto.

FINANCES

Application of tolls, etc.

13. After deducting the remuneration to the harbour masters, wharfingers, offi-

compétent une ordonnance autorisant la vente du navire ou des marchandises.

Remise moyennant caution

(2) Après avoir entendu une demande présentée en vertu du paragraphe (1), le tribunal peut ordonner la remise du navire ou des marchandises saisies par un agent d'exécution à la personne en la possession de laquelle ils se trouvaient lors de la saisie ou à toute personne habilitée à les recevoir, à condition que soit versé au Ministre un dépôt en espèces ou que soit pris l'engagement de payer une somme, garantie par deux cautions, dont le montant a été fixé par le tribunal.

Refus de vente

(3) Si, après audition d'une demande présentée en vertu du paragraphe (1), le tribunal n'est pas convaincu que le navire ou les marchandises saisis devraient être vendus, il peut ordonner leur remise ou, en cas d'aliénation des marchandises conformément à l'article 11.4, la remise du produit de cette aliénation à la personne en possession de laquelle se trouvaient le navire ou les marchandises lors de leur saisie ou à toute personne habilitée à les recevoir.

Autorisation de vente

(4) Si, après audition d'une demande présentée en vertu du paragraphe (1), le tribunal est convaincu que le navire ou les marchandises saisis devraient être vendus, il peut en ordonner la vente, à laquelle le Ministre peut alors procéder selon des modalités et à un prix que le tribunal considère justifiés par les circonstances.

Produit de la vente

(5) Le Ministre doit remettre à la personne qui y a alors apparemment droit l'excédent éventuel du produit de la vente effectuée aux termes du paragraphe (4) ou de toute aliénation effectuée aux termes de l'article 11.4, ou des deux, sur le total des sommes payables à titre de droits, péages ou autres frais et des frais raisonnables entraînés par l'aliénation, l'enlèvement, la saisie ou la rétention du navire ou des marchandises.

FINANCES

Emploi des droits

13. Après déduction de la rémunération des maîtres de port, gardiens de quai, fonc-

cers, clerks, employees and labourers mentioned in subsection 6(2) and the expenses of lighting, heating, or otherwise making serviceable such works, the remainder, if any, of all rates, tolls, fees and other charges received under this Act shall be paid over to the Minister of Finance at such times and in such manner as the Governor in Council directs, and an account thereof shall be rendered to the Minister at such times and in such manner as the Minister directs.

tionnaires, commis, employés et journaliers visés au paragraphe 6(2) et des frais d'éclairage, de chauffage de ces ouvrages ou pour les rendre par ailleurs utilisables, le solde, s'il en est, de tous droits, péages et autres frais touchés en vertu de la présente loi est versé au ministre des Finances, aux époques et de la manière que prescrit le gouverneur en conseil; et il en est rendu compte au Ministre, aux époques et de la manière que le Ministre prescrit.

Report

14. The Minister shall, within six months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after he completes it."

14. Le Ministre doit, dans les six mois suivant la fin de chaque année financière ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze premiers jours de la séance subséquente, déposer devant le Parlement un rapport faisant état des opérations financières de tous les ports et installations de port publics pour l'année financière visée."

Rapports

22. Sections 16 to 18 of the said Act are repealed and the following substituted therefor:

22. Les articles 16 à 18 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit :

Leasing of property

"16. (1) The Minister may

(a) lease any real or personal property under his management and control for a period of not more than twenty years; and

(b) with the approval of the Governor in Council lease any real or personal property under his management and control for a period of more than twenty years.

"16. (1) Le Ministre peut

a) louer, pour une période de vingt ans ou moins, tout bien mobilier ou immobilier sous son administration et son contrôle; et

b) avec l'approbation du gouverneur en conseil, louer, pour une période de plus de vingt ans, tout bien mobilier ou immobilier sous son administration et son contrôle.

Location de bien

Tolls

(2) A lease of any public port facility by the Minister shall provide that the leases shall not charge rates, tolls or fees in excess of those imposed or prescribed for public port facilities pursuant to any regulations made under section 7."

(2) Lorsque le Ministre loue des installations de port public, il doit être prévu au contrat que le locataire ne peut exiger de droits, péages ou autres frais supérieurs à ceux imposés ou prescrits en vertu de l'article 7 pour les installations de port public."

Péages

PART III

R.S. c. H-1

HARBOUR COMMISSIONS ACT

23. The *Harbour Commissions Act* is amended by adding thereto, immediately after section 2 thereof, the following heading and sections:

"NATIONAL PORTS POLICY

Objective of the
ports policy for
Canada

2.1 (1) It is hereby declared that the objective of the national ports policy for Canada is to create a port system that

(a) is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives;

(b) is efficient;

(c) provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;

(d) provides harbour Commissions with a high degree of autonomy for the management and operation of the ports for which they are established, consistent with the responsibility of the Minister to ensure the integrity and efficiency of the national ports system and the optimum deployment of resources; and

(e) is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

idem

(2) It is further declared that achievement of the objective of the national ports policy requires the establishment, at ports at which there is demonstrated local interest in the management thereof and that are expected to be financially self-sufficient, of harbour Commissions each of which is comprised of persons who have proven experience and capacity applicable to the management and operation of the port and who are for the most part residents in the vicinity thereof.

PARTIE III

LOI SUR LES COMMISSIONS DE PORT

S.R. c. H-1

23. La *Loi sur les Commissions de port* est modifiée par insertion, après l'article 2, de ce qui suit :

"POLITIQUE PORTUAIRE NATIONALE

Politique
portuaire
nationale

2.1 (1) Il est déclaré que la politique portuaire nationale du Canada a pour objectif la création d'un système portuaire

a) qui contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien ainsi que des objectifs sociaux et économiques tant au niveau national que régional et local;

b) qui soit efficace;

c) qui offre à des conditions équitables des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;

d) qui laisse aux Commissions de port une très grande marge d'autonomie dans l'administration et l'exploitation des ports à l'égard desquels elles ont été établies, conforme cependant avec la responsabilité qu'a le Ministre d'assurer l'intégrité du réseau portuaire national et le meilleur déploiement de ses ressources; et

e) dont les activités soient coordonnées avec celles du secteur maritime et avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

Réalisation de
l'objectif

(2) Il est en outre déclaré que la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale exige pour les ports qui, selon toute vraisemblance, peuvent se suffire à eux-même financièrement et à l'administration desquels des éléments locaux désirent participer, l'établissement de Commissions de port formées principalement de personnes résidant dans les environs de ces ports et dont l'expérience et les aptitudes se prêtent à l'administration et à l'exploration de ceux-ci.

Measures to
achieve
declared
objective

2.2 It is the responsibility of the Minister to undertake the necessary measures to achieve the objective of the national ports policy."

24. Subsection 3(1) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

Establishment
and winding up
of Commission

"3. (1) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, by proclamation, establish a harbour Commission for any harbour or port of Canada if the Governor in Council is of the opinion that the establishment of a Commission for the harbour or port will enable the improvement of the administration thereof."

25. Paragraph 13(1)(h) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

"(h) the punishment that may be imposed on summary conviction for the breach of any by-law, which punishment shall not exceed a fine of twenty-five thousand dollars or imprisonment for a term of six months or both; and"

PART IV

R.S., c. S-9

CANADA SHIPPING ACT

26. (1) The definitions "harbour master" and "public harbour" in section 2 of the *Canada Shipping Act* are repealed.

(2) Part XII of the said Act is repealed.

PART V

1977-78, c. 30

FISHING AND RECREATIONAL HARBOURS ACT

27. Paragraph 3(a) of the *Fishing and Recreational Harbours Act* is repealed and the following substituted therefor:

2.2 Il incombe au Ministre de prendre les dispositions nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale.»

24. Le paragraphe 3(1) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«3. (1) Sur recommandation du Ministre, le gouverneur en conseil peut établir, par proclamation, une Commission relative à tout port du Canada, s'il estime que cette mesure permet une meilleure administration du port.»

25. L'alinéa 13(1)(h) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit :

«h) la peine qui peut être infligée sur déclaration sommaire de culpabilité pour violation de tout statut administratif, sous forme d'une amende d'au plus vingt-cinq mille dollars ou d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou au moyen de l'amende et de l'emprisonnement; etc»

PARTIE IV

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

26. (1) Les définitions de «maître de port» et de «port public» à l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* sont abrogées.

(2) La partie XII de ladite loi est abrogée.

PARTIE V

LOI SUR LES PORTS DE PÊCHE ET DE PLAISANCE

27. L'alinéa 3a) de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance* est abrogé et remplacé par ce qui suit :

Responsabilité
du Ministre

Établissement
d'une
Commission

Statut

S.R., c. S-9

1977-78, c. 30

"(a) any harbour, works or property under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation, any local port corporation established under section 6.2 of the *Canada Ports Corporation Act* or any harbour Commission established under any Act of Parliament."

ou) ni les ports, ouvrages ou biens relevant soit de la Société canadienne des ports ou d'une société de port locale constituée sous le régime de l'article 6.2 de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, soit de Commissions de port établies en vertu d'une loi du Parlement;

PART VI

TRANSITIONAL

Transitional

28. (1) All property, rights, obligations and liabilities that existed, and anything done by or to, or acquired or incurred by, the National Harbours Board before the coming into force of this Act shall be deemed to be property, rights, obligations and liabilities of, and to have been done by or to, or acquired or incurred by, the Canada Ports Corporation.

(2) The balance in the National Harbours Board Special Account immediately prior to the coming into force of this Act shall, subject to the approval of the Minister of Finance, be paid to the Canada Ports Corporation.

Obligations and liabilities

(3) All obligations and liabilities referred to in subsection (1) and all actions pending against the National Harbours Board may be enforced or continued against the Canada Ports Corporation in like manner and to the same extent as they could have been enforced or continued against the National Harbours Board.

Members to cease to hold office

29. The members of the National Harbours Board shall, unless appointed pursuant to the *Canada Ports Corporation Act*, cease to hold office on the day on which this Act comes into force.

Transfer of staff

30. (1) Every person who was an employee of the National Harbours Board immediately prior to the coming into force of this Act becomes an employee of the Canada Ports Corporation.

Benefits continued

(2) Every employee who is transferred to the Canada Ports Corporation pursuant to subsection (1) continues thereafter to have

PARTIE VI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Idem

28. (1) Le Conseil des ports nationaux est remplacé dans ses biens, droits et obligations par la Société canadienne des ports.

Transfert du solde

(2) Le solde du Compte spécial du Conseil des ports nationaux à l'entrée en vigueur de la présente loi est versé, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, à la Société canadienne des ports.

Poursuites

(3) L'exécution des obligations prévues au paragraphe (1) ainsi que les actions pendantes contre le Conseil des ports nationaux peuvent être poursuivies contre la Société canadienne des ports dans la même mesure et selon la même procédure qu'elles auraient pu l'être contre le Conseil des ports nationaux avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Fin de mandat

29. A moins de recevoir un nouveau mandat en conformité de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, les membres du Conseil des ports nationaux cessent d'occuper leur poste à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Mutation du personnel

30. (1) Les personnes qui étaient, jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des employés du Conseil des ports nationaux deviennent des employés de la Société canadienne des ports.

Maintien des avantages

(2) Les mutations prévues au paragraphe (1) ne portent pas atteintes aux avantages détenus au titre de la situation en cause, sous

the same employment benefits as he had with the National Harbours Board immediately prior to the transfer until those benefits are modified by a collective agreement or, in the case of employees not represented by a bargaining agent, by a policy decision of the Canada Ports Corporation.

No severance pay

(3) For greater certainty, the transfer of an officer or employee from the National Harbours Board to the Canada Ports Corporation pursuant to subsection (1) does not entitle that officer or employee to severance pay and nothing in this section limits the generality of anything in section 28.

Period for initial petitioning

31. Within the period of eighteen months after the coming into force of this Act, the Canada Ports Corporation shall

(a) ascertain every non-corporate port that satisfies the conditions specified in subsection 6.1(1) of the *Canada Ports Corporation Act*; and

(b) petition under that subsection for the establishment of a corporation at every such port ascertained pursuant to this section.

Deemed public harbour

32. Every harbour that, on the day immediately preceding the day on which this Act comes into force, was a public harbour to which Part XII of the *Canada Shipping Act* applied shall be deemed to have been declared a public harbour under the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

réserve des éventuelles modifications consécutives aux négociations collectives ou, dans le cas d'employés non représentés par un agent négociateur, à des décisions administratives de la Société canadienne des ports.

Indemnité de départ

(3) Il demeure entendu que les mutations prévues au paragraphe (1) ne donnent droit à aucune indemnité de départ et que le présent article ne limite aucunement l'article 28.

Demande dans les dix-huit mois

31. La Société canadienne des ports doit, dans un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi,

a) déterminer lesquels des ports non constitués satisfont aux conditions prévues au paragraphe 6.1(1) de la *Loi sur la Société canadienne des ports*; et

b) demander à leur égard la constitution d'une société de port locale conformément à ce paragraphe.

Port public

32. Tout port qui, le jour précédant celui de l'entrée en vigueur de la présente loi, était un port public auquel s'appliquait la Partie XII de la *Loi sur la marine marchande du Canada* est réputé avoir été déclaré port public en vertu de la *Loi sur les ports et installations de port publics*.

PART VII

COMING INTO FORCE

Coming into force

33. This Act shall come into force on a day to be fixed by proclamation.

PARTIE VII

ENTRÉE EN VIGUEUR

Entrée en vigueur

33. La présente loi entre en vigueur à la date fixée par proclamation.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1982

A N N E X 3

Port State Control Guidelines

Procedures to be followed after exercise of control

The authorities of port States which have exercised control giving rise to intervention of any kind, whether or not as a result of information about a sub-standard ship, should forthwith notify any maritime consulat and/or diplomatic representative of the flag State in the area of the ship of all the circumstances unless this is already done. If such notification is made verbally, it should be subsequently confirmed, in writing. Likewise, the classification societies which have issued the relevant certificates on behalf of the flag State should be notified.

If the ship has been allowed to sail with known deficiencies, the authorities of the port State should communicate all the facts to the authorities of the country of the next appropriate port of call, to the flag State and to the relevant classification society, where appropriate.

Contracting Governments, when they have exercised control giving rise to intervention of any kind, are urged to submit to the Organization reports in accordance with Regulation 19 of Chapter I of the applicable International Convention for the Safety of Life at Sea or Article 21 of the International Convention on Load Lines, 1966. Such deficiency reports should be made in accordance with a given formular.

Copies of deficiency reports should, in addition to being forwarded to the Organization, be sent by the port State without delay to the authorities of the flag State and, where appropriate, to the classificatin society which had issued the relevant certificate. Deficiencies found which are not related to the applicable International Conventions for the Safety of Life at Sea, and the International Convention on Load Lines, 1966, should be submitted to flag States and/or to appropriate organizations but not to IMO.

On receipt of such deficiency reports, the Administation of the flag State and/or, where appropriate, the classification society through that Administation, in addition to initiating any remedial action, is urged to forward comments to the Organization as soon as possible, preferably within three months after receipt.

In the interest of making information regarding deficiencies and remedial measures generally available, a summary of such reports which have been received six months prior to every session of the Maritime Safety Committee should be prepared by the Secretariat, for consideration by the Maritime Safety Committee at every session, together with comments, if any, provided by the Administation of the flag State, which should include the reports of the classification society, if any. Copies of the reports should be circulated also to Contracting Governments which are not Members of the Organization.

In the summary of deficiency reports an indication should be given (flag State action) as to whether a comment by the flag State concerned is outstanding (comment). Deficiency reports upon which expected flag State comments are outstanding shall be repeated in consecutive summaries of deficiency reports until such comments have been received. Before repeating such deficiency reports in subsequent summaries, the Secretariat should remind flag States concerned of any outstanding comments.

While Article 21 of the International Convention on Load Lines, 1966, does not provide for the submission of deficiency reports to the Organization, it is recommended that such reports should be made and submitted in accordance with the Procedures for the Control of Ships and the Guidelines on Control Procedures, where failure to comply with the convention requirements has led to an intervention by a port State.

GUIDELINES ON CONTROL PROCEDURES

General

In the exercise of control functions the surveyor will have to use his professional judgement to determine whether to detain the ship until the deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies which are not vital to the safety of the ship, its crew or passengers, having regard to the particular circumstances of the intended voyage. The following notes are intended to be used for the guidance of surveyors mainly in connexion with the physical condition of a ship and its equipment. Nevertheless the surveyor should also take into account the requirement of Regulation 13, Chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea that all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

In the pursuance of control procedures under Regulation 19 of Chapter I of the International Convention for the Safety of Life at Sea, or Article 21 of the International Convention on Load Lines, 1966, which, for instance, may arise from information given to a port State regarding a sub-standard ship, an authorized surveyor may proceed to the ship and before boarding gain, from its appearance in the water, an impression of its standard of maintenance from items such as the condition of its paintwork, corrosion or pitting and unrepaired damage.

Year of build

At the earliest possible time the surveyor should ascertain the year of build for the purpose of determining which conventions are applicable and to indicate that information in the report.

On boarding and introduction to the master or responsible ship's

officer he should examine all SOLAS Convention and Load Line Convention certificates. He should also take note of any requirements placed on the certificates by the flag State indicating which convention requirements for new ships shall be applied to their existing ships. If the certificates are valid and his general impressions and his visual observations on board confirm a good standard of maintenance he should generally confine his inspection to any reported deficiencies.

Inspection

If, however, the surveyor from his general impressions or observations on board has clear grounds for believing that the ship might be sub-standard, he should proceed to a more detailed inspection, taking the following considerations into account.

Structure

His impression of shell maintenance and the general state on deck, the condition of such items as ladderways, guardrails, pipe coverings, and areas of corrosion or pitting should influence his decision as to whether it is necessary to make the fullest possible examination of the structure with the ship afloat. Significant areas of damage or corrosion, or pitting of plating and associated stiffening in decks and hull affecting seaworthiness or strength to take local loads, may justify detention. It may be necessary for the underwater portion of the ship to be checked. In reaching his decision, the surveyor should have regard to the seaworthiness and not the age of the ship. Damage not affecting seaworthiness will not constitute grounds for judging that a ship should be detained, nor will damage that has been temporarily but effectively repaired for a voyage to a port for permanent repairs. However, in his assessment of the effect of damage the surveyor should have regard to the location of crew accommodation and whether the damage substantially affects its habitability.

Machinery spaces

The condition of the machinery and of the electrical installations should be such that they are capable of providing sufficient continuous power for propulsion and for auxiliary services.

During inspection of the machinery spaces, the surveyor will form an impression of the standard of maintenance. A large number of temporary repairs will indicate reluctance to make permanent repairs.

While it is not possible to determine the condition of the machinery without performance trials, general deficiencies would warrant inspection of the engine room log-book and investigation into the record of machinery failures and accidents and a request for running tests of machinery.

If one electrical generator is out of commission, the inspector should investigate whether power is available to maintain essential and emergency services and should make tests.

If evidence of neglect becomes evident, the surveyor should extend the scope of his investigation.

It must be stressed that while detection of one or more deficiencies would afford guidance to a sub-standard condition, the actual combination is a matter for professional judgement in each case.

Conditions of assignment of load lines

It may be that the surveyor has concluded that a hull inspection is unnecessary but, if dissatisfied, on the basis of his observations on deck, with items such as defective hatch closing arrangements, corroded air pipes and vent coamings, he should examine closely the conditions of assignment of load lines, paying particular attention to closing appliances, means of freeing water from the deck and arrangements concerned with the protection of the crew.

Life-saving appliances

The effectiveness of life-saving appliances depends heavily on good maintenance by the crew and their use in regular drills. The lapse of time since the last survey for a Safety Equipment Certificate can be a significant factor in the degree of deterioration of equipment if it has not been subject to regular inspection by the crew. Apart from failure to carry equipment required by a Convention or obvious defects such as holed lifeboats, the surveyor should look for signs of disuse of, or obstructions to, boat launching equipment.

Should such signs be evident, he would be justified in making a reasonably detailed inspection of all life-saving appliances. Such an examination might include the lowering of boats, a check on the servicing of liferafts, the number and condition of life-jackets and lifebuoys and ensuring that the pyrotechnics are still within their period of validity. It would not normally be as detailed as that for a renewal of the Safety Equipment Certificate and would concentrate on essentials for safe abandonment of the ship, but in an extreme case could progress to a full Safety Equipment Certificate inspection. The provision and functioning of effective outside lighting, means of alerting the crew and provision of illuminated routes to embarkation positions should be given importance in the inspection.

Fire safety

Ships in general: The poor condition of fire and wash deck lines and hydrants and the possible absence of fire hoses and

extinguishers in accommodation spaces might be a guide to a need for a close inspection of all fire safety equipment. Even on a ship which is otherwise well regulated and maintained, the effectiveness of the emergency fire pump can be suspect. However, if the fire pump is inoperable, this in itself would not constitute grounds for judging the ship as sub-standard, but the ship should not be permitted to sail until the fire pump is operable or some alternative means is provided. In addition to compliance with convention requirements the surveyor should look for evidence of a higher than normal fire risk; this might be brought about by a poor standard of cleanliness in the machinery space, which together with significant deficiencies of fixed or portable fire-extinguishing equipment could lead to a judgement of the ship being sub-standard.

Passenger ships: Having regard to the annual survey requirements applicable to passenger ships with convention certificates, the number of such ships likely to qualify for consideration as sub-standard should be small in relation to cargo ships. However, the surveyor should initially form his opinion of the need for inspection of the fire safety arrangements on the basis of his consideration of the ship under the previous headings and, in particular, that dealing with fire safety equipment. If the surveyor considers that a more detailed survey of fire safety arrangements is necessary, he should examine the fire control plan on board in order to obtain a general picture of the fire safety measures provided in the ship and consider their compliance with convention requirements for the year of build. Queries on the method of structural protection should be addressed to the flag Administration and the surveyor should generally confine his inspection to the effectiveness of the arrangements provided.

The spread of fire could be accelerated if fire doors are not readily operable. The surveyor might inspect for their operability and securing arrangements those doors in main zone bulkheads and stairway enclosures and in boundaries of high fire risk spaces such as main machinery rooms and galleys, giving particular attention to those retained in the open position. Attention should also be given to main vertical zones which may have been compromised through new construction. An additional hazard in the event of fire is the spread of smoke through ventilation systems. Spot checks might be made on dampers and smoke flaps to ascertain the standard of operability. The surveyor might also ensure that ventilation fans can be stopped from the master controls and that means are available for closing main inlets and outlets of ventilation systems.

Attention should be given to the effectiveness of escape routes by ensuring that vital doors are not maintained locked and that alleyways and stairways are not obstructed.

Regulations for Preventing Collisions at Sea

A vital aspect of ensuring safety of life at sea is full compliance with the Collision Regulations. In his observations on deck the surveyor should consider the need for close inspection of lanterns and their screening and means of making sound and distress signals.

Cargo Ship Safety Construction Certificate

The general condition of the ship may lead the surveyor to consider matters other than those concerned with safety equipment and assignment of load lines, but nevertheless associated with the safety of the vessel, such as the effectiveness of items associated with the Cargo Ship Safety Construction Certificate, which can include pumping arrangements, means for shutting off air and oil supplies in the event of fire, alarm systems and emergency power supplies.

Cargo Ship Safety Radio Certificates

The validity of the Cargo Ship Safety Radiotelegraphy or Safety Radiotelephony Certificate may be accepted as proof of the provision and effectiveness of its associated equipment but the surveyor should ensure that appropriate certificated personnel are carried for its operation and for listening periods. The radio log should be examined to confirm that mandatory safety radio watches are being maintained.

Equipment in excess of convention or flag State requirements

Equipment on board which is expected to be relied on in situations affecting safety or pollution prevention must be in operating condition. If such equipment is inoperative and is in excess of the equipment required by an appropriate convention and/or the flag State it should be repaired, removed or, if removal is not practicable, clearly marked as inoperative and secured.

Temporary substitution of equipment

In any inspection concerned with the assessment of a ship, the surveyor should have as his objective the ensuring of conditions vital for the safety of the ship and its passengers and/or crew. This should be the determining factor in his judgement whether to detain. It may be that replacement equipment cannot be obtained without serious delay to the ship; in such a case, provided effective alternative means are substituted until convention requirements can be met, the ship should not be detained, always on

the understanding that due promptness is observed in effecting replacements. A typical example is substitution of liferafts for a damaged boat; provided that means are also available for rescuing a man overboard, a ship should not be detained. However, the associated circumstances of the need for replacement of equipment should be considered in the surveyor's assessment of the ship to sail.

Conclusions

The surveyor should ensure that all vital remedial measures are taken to safeguard the safety of the ship and its passengers and/or crew permitting a ship to sail.

Port State Control under the MARPOL Convention

In Article 4 (Violation) of the MARPOL Convention it is stated that any violation of the requirements of the Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefore under the law of that Party, this means the law of the Coastal - or Port State. Whenever such a violation occurs, that Party (the Coastal - or Port State) shall either

- (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law, or
- (b) furnish to the Flag State Administration such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

According to Article 5 of the MARPOL Convention a certificate issued under the authority of a Party to the Convention shall be accepted by the other Parties.

A ship required to hold a certificate is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party (Port State). Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the conditions of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate.

In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Port State carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the Marine environment. The Port State may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

If a Port State denies a foreign ship entry to its ports or off-shore terminals, or takes any action against such ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the convention, the Port State shall immediately inform the Flag State administration.

If a ship is surveyed by its Flag State surveyor in a foreign port, and the surveyor finds the ship not in compliance with the convention, also the appropriate authorities of the Port State shall be notified, and the Port State authorities shall give the surveyor any necessary assistance to carry out his obligation, which may include such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

Under the Marine Pollution convention there are three areas in which coastal, or Port State control is envisaged:

- Control of discharge violations.
 - In-port inspection of crude oil washing procedures.
 - Control procedures under Annex II related to harmful liquid substances.
1. Attached to this paper are control schemes related to the above mentioned areas.

Under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea and the International Convention on Load Lines, 1966, the Administration (i.e. the Government of the flag State) is responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give these Conventions full and complete effect so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended.

In 1974, the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization initiated work with a view to the adoption of measures for strengthening the effectiveness of existing arrangements for identifying ships which do not fully comply with the requirements of the Conventions related to safety.

As a first step, the Committee developed a set of procedures for the control of ships, intended to assist the flag States in securing compliance with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea and of the International Convention on Load Lines. These were adopted by the ninth IMO Assembly on 12 November 1975 (resolution A.321(IX)).

The Assembly, by the same resolution, requested the Committee to improve the Procedures by including appropriate criteria and guidelines for judging a ship to be sub-standard. It also requested the Marine Environment Protection Committee to consider whether these Procedures could be extended to Conventions relating to marine pollution.

With regard to the control of ships under Conventions relating to safety, the Maritime Safety Committee, in response to the request of the Assembly, prepared a set of guidelines entitled "Sub-standard Ships: Guidelines on Control Procedures" (MSC/Circ.219). The Guidelines are addressed to the officers authorized by Contracting Governments as guidance in the exercise of the control functions prescribed by the Conventions.

Having regard to Recommendation 2 of Annex D of the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960, the Committee considered the safety of ships of non-Convention countries engaged in international voyages and agreed that they should, in general be judged against the requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea, and that the same principles should apply with regard to the International Convention on Load Lines, 1966. Any control action exercised upon such ships should take account of the certificates carried by them and should normally have regard to whether the ship can safely proceed to sea without danger to the passengers and crew.

The twelfth IMO Assembly on 19 November 1981 adopted, by resolution A.466(XII), improved Procedures for the Control of Ships and Guidelines thereon, which supersede the texts of resolution A.321(IX) and MSC/Circ.219 and contain information on inspection services available by individual maritime administrations for the control functions as defined in both the SOLAS and Load Line Conventions.

The Assembly, in resolution A.466(XII), requested the Maritime Safety Committee to continue work on this subject with a view to improving the Procedures and Guidelines further as may be necessary and to progressively extend these to cover new Convention standards such as the Protocol of 1978 relating to the 1974 SOLAS Convention, the SOLAS Amendments adopted in 1981 and any new conventions when experience has been gained with these instruments.

Guidelines for the Procedures for the Control of Ships relating to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended in 1969, were adopted by the tenth IMO Assembly in November 1977 (resolution A.391(X)). These Guidelines are under review by the Marine Environment Protection Committee.

- In some cases it may be difficult for the Administration to exercise full and continuous control over some ships entitled to fly the flag of its State, for instance those ships which do not regularly call at a port of the flag State. The problem can be, and has been, partly overcome by appointing inspectors at foreign ports or authorizing classification societies to act on behalf of the flag State Administration

- The following control procedures should be regarded as complementary to national measures taken by Administrations of flag States in their countries and abroad and are intended to assist flag State Administrations in securing compliance with convention provisions in safeguarding the safety of crew, passengers and ships.

- The procedures are intended to apply to ships which come under the provisions of the applicable International Convention for the Safety of Life at Sea and the International Convention on Load Lines, 1966.

- Port States should carry out control of ships of non-convention countries and of ships below convention size, but deficiency reports should be submitted to the Administration of the country concerned and not to the Organization.

- Deficiency reports under the Memorandum of Understanding between certain maritime Administrations or any similar agreement should not be sent to the Organization except if related to IMO conventions and in conformity with the present procedure.

- Regulation 19 of Chapter I of the applicable International Convention for the Safety of Life at Sea, and Article 21 of the International Convention on Load Lines, 1966, provide for control procedures to be followed by the Contracting Governments with regard to foreign ships visiting their ports. The authorities of port States should make effective use of these provisions for the purposes of identifying deficiencies, if any, in such ships which may render them sub-standard and ensuring that remedial measures are taken. Such control may be initiated either:

- .1 by a visit of a control officer of the port State to verify that there are on board valid certificates; or
- .2 on the basis of information regarding a sub-standard ship submitted to the authorities of the port state.

Regulation 19 of SOLAS 74 reads:

- (a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under Regulation 12 or Regulation 13 of Chapter I of the Convention are valid.
- (b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of Regulation 11(a) and (b) of this Chapter.
- (c) In the circumstances given in paragraph (b) of this Regulation or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the ship or persons on board.
- (d) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State whose flag the ship is entitled to fly of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

- (e) The Port State authority concerned shall notify all relevant information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph (d) of this Regulation, if it is unable to take action as specified in paragraphs (c) and (d) of this Regulation or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.
- (f) When exercising control under this Regulation all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

Article 21 of the 1966 Load Line Convention reads:

- (1) Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate (1966) on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:
 - (a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
 - (b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
 - (c) the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (3) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

- (2) If such control is exercised under sub-paragraph (c) of paragraph (1) of this Article, it shall only be exercised in so far as may be necessary to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.
- (3) In the event of the control provided for in this Article giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall immediately inform in writing the Consul or the diplomatic representative of the State whose flag the ship is flying of this decision and of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary.

Contracting Governments should be aware that whereas they may entrust inspection and survey either to surveyors nominated for this purpose or to organizations recognized by them, it is preferable that the right to board and inspect ships for the purposes of control and the power to detain them should be implemented by government inspectors including those surveyors of the classification societies who, in practice, act as government officials of the port State.

Identification of a sub-standard ship

In general, a ship is regarded as sub-standard:

if the hull, machinery or equipment such as for life-saving, radio and fire-fighting are below the standards required by the relevant Convention, owing to, inter alia;

- .1 the absence of equipment or arrangement required by the conventions;
- .2 non-compliance of equipment or arrangement with relevant specifications of the Conventions;
- .3 substantial deterioration of the ship or its equipment because of, for example, poor maintenance; and

if these evident factors as a whole or individually make the ship unseaworthy and would put at risk the life of persons on board if it were allowed to proceed to sea.

The lack of valid certificates (or the lack of Radiotelegraph Operator's Certificates or Radiotelephone Operator's Certificates) as required by the relevant Conventions, will constitute prima facie evidence that a ship may be sub-standard and will form the basis of a decision to detain the ship forthwith and to inspect it.

It is impracticable to define a sub-standard ship solely by reference to a list of qualifying defects. The inspector will have to exercise his professional judgement to determine whether to detain the ship until the deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies which are not vital to the safety of the ship, its crew or passengers, having regard to the particular circumstances of the intended voyage.

Submission of information to a port State about a sub-standard ship

Information that a ship appears to be sub-standard may be submitted to the appropriate authorities of the port State by a member of crew, a professional body, an association, a trade union or any other individual with an interest in the safety of the ship, its crew and passengers. So far as the crew is concerned, it would be advisable that the submission should be subscribed to by more than one member.

It is desirable that such information should be submitted in writing. This would permit proper documentation of the case and of the alleged deficiencies including the identification of the source of the information. When the information is passed verbally, it is preferable to require subsequently the filing of a written report indentifying for the purposes of the port State's records the individual or body providing the information.

Information which may cause an investigation to be made should be submitted as early as possible after the arrival of the ship giving adequate time to the authorities to act as necessary.

Each Contracting Government should determine which authorities should receive information on sub-standard ships and initiate action. Measures should be taken to ensure that information submitted to the wrong department should be promptly passed on by such department to the appropriate authority for action.

Action by port States in response to information about sub-standard ships

On receipt of information about a sub-standard ship, the authorities, after evaluating, in consultation with the masters as appropriate, the seriousness of the information and the reliability of its source, should immediately investigate the matter and take the action required by the circumstances. Information judged by the authorities to be bona fide under the present procedures could constitute clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the relevant certificates required by the International Convention for the Safety of Life at Sea, or the International Convention on Load Lines, 1966, and the consequential need for inspection. Care should be taken to avoid any undue delay to the ship.

Authorities which receive information about a sub-standard ship which could give rise to intervention should forthwith notify any maritime, consular and/or diplomatic representatives of the flag State in the area of the ship and request them to initiate or co-operate with investigations. Likewise, the classification society which has issued the relevant certificates on behalf of the flag State should be notified. These provisions will not, however, relieve the authorities of the Contracting Government of the port State from the responsibility for taking appropriate action in accordance with its powers under the relevant Conventions.

If the port State receiving information is unable to take action because there is insufficient time or no inspectors can be made available before the ship sails, the information should be passed to the authorities of the country of the next appropriate port of call, to the flag State and also to the relevant classification society in that port, where appropriate.

A N N E X 4

The United Nations Law of the Sea Convention(in Spanish)

CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Los Estados Partes en esta Convención,

Inspirados por el deseo de solucionar con espíritu de comprensión y cooperación mutuas todas las cuestiones relativas al derecho del mar y conscientes del significado histórico de esta Convención como contribución importante al mantenimiento de la paz y la justicia y al progreso para todos los pueblos del mundo,

Observando que los acontecimientos ocurridos desde las conferencias de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar celebradas en Ginebra en 1958 y 1960 han confirmado la necesidad de una nueva convención sobre el derecho del mar que sea generalmente aceptable,

Conscientes de que los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto,

Reconociendo la conveniencia de establecer por medio de esta Convención, con debido respeto de la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de los recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos,

Teniendo presente que el logro de esos objetivos contribuirá a la realización de un orden económico internacional justo y equitativo que tenga en cuenta los intereses y necesidades de toda la humanidad y, en particular, los intereses y necesidades especiales de los países en desarrollo, sean ribereños o sin litoral,

Deseando desarrollar mediante esta Convención los principios incorporados en la resolución 2749 (XXV), de 17 de diciembre de 1970, en la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró solemnemente, entre otras cosas, que la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como sus recursos, son patrimonio común de la humanidad, que la exploración y explotación se realizarán en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la situación geográfica de los Estados,

Convencidos de que el desarrollo progresivo y la codificación del derecho del mar logrados en esta Convención contribuirán al fortalecimiento de la paz, la amistad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones, de conformidad con los principios de la justicia y la igualdad de derechos, y promoverán el progreso económico y social de todos los pueblos del mundo, de conformidad con los propósitos y principios de las Naciones Unidas, enunciados en la Carta.

Afirmando que las normas y principios de derecho internacional general regirán rigiendo las materias no reguladas por esta Convención,

Han convenido en lo siguiente:

PARTE I

INTRODUCCION

Artículo 1

Términos empleados y alcance

1. Para los efectos de esta Convención:

1) Por "zona" se entiende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional;

2) Por "Autoridad" se entiende la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos;

3) Por "actividades en la Zona" se entiende todas las actividades de exploración y explotación de los recursos de la Zona;

4) Por "contaminación del medio marino" se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento;

5) a) Por "vertimiento" se entiende:

i) La evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;

ii) El hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;

b) El término "vertimiento" no comprende:

i) La evacuación de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones.

ii) El depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que ese depósito no sea contrario a los objetivos de esta Convención.

2. 1) Por "Estados Partes" se entiende los Estados que hayan consentido en obligarse por esta Convención y respecto de los cuales la Convención esté en vigor.

2) Esta Convención se aplicará mutatis mutandis a las entidades mencionadas en los apartados b), c), d), e) y f) del párrafo 1 del artículo 305 que lleguen a ser Partes en la Convención de conformidad con los requisitos pertinentes a cada una de ellas; en esa medida, el término "Estados Partes" se refiere a esas entidades.

PARTE II

EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2

Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

SECCION 2. LIMITES DEL MAR TERRITORIAL

Artículo 3

Anchura del mar territorial

Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.

Artículo 4

Límite exterior del mar territorial

El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial.

Artículo 5

Línea de base normal

Salvo disposición en contrario de esta Convención, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

Artículo 6

Arrecifes

En el caso de islas situadas en atolones o de islas bordeadas por arrecifes, la línea de base para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

Artículo 7

Líneas de base rectas

1. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

2. En los casos en que, por la existencia de un delta y de otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y, aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, las líneas de base rectas seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado ribereño de conformidad con esta Convención.

3. El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

4. Las líneas de base rectas no se trazarán hacia ni desde elevaciones que emerjan en bajamar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua, o que el trazado de líneas de base hacia o desde elevaciones que emerjan en bajamar haya sido objeto de un reconocimiento internacional general.

5. Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado.

6. El sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aisle el mar territorial de otro Estado de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

Artículo 8

Aguas interiores

1. Salvo lo dispuesto en la Parte IV, las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado.

2. Cuando el trazado de una línea de base recta, de conformidad con el método establecido en el artículo 7, produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal como se establece en esta Convención.

Artículo 9

Desembocadura de los ríos

Si un río desemboca directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de la desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar de sus orillas.

Artículo 10

Bahías

1. Este artículo se refiere únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado.

2. Para los efectos de esta Convención, una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta. Sin embargo, la escotadura no se considerará una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

3. Para los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada. Cuando, debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las longitudes de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura se considerará comprendida en la superficie total de ésta.

4. Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas marinas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de bajamar y las aguas que queden así encerradas serán consideradas aguas interiores.

5. Cuando la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de 24 millas marinas, se trazará dentro de la bahía una línea de base recta de 24 millas marinas de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible con una línea de esa longitud.

6. Las disposiciones anteriores no se aplican a las bahías llamadas "históricas", ni tampoco en los casos en que se aplique el sistema de las líneas de base rectas previsto en el artículo 7.

Artículo 11

Puertos

Para los efectos de la delimitación del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que formen parte integrante del sistema portuario se consideran parte de ésta. Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes.

Artículo 12

Radas

Las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeo de buques, que de otro modo estarían situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, están comprendidas en el mar territorial.

Artículo 13

Elevaciones en bajamar

1. Una elevación que emerge en bajamar es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en la bajamar, pero queda sumergida en la pleamar. Cuando una elevación que emerge en bajamar esté total o parcialmente a una distancia del continente o de una isla que no exceda de la anchura del mar territorial, la línea de bajamar de esta elevación podrá ser utilizada como línea de base para medir la anchura del mar territorial.

2. Cuando una elevación que emerge en bajamar esté situada en su totalidad a una distancia del continente o de una isla que exceda de la anchura del mar territorial, no tendrá mar territorial propio.

Artículo 14

Combinación de métodos para determinar las líneas de base

El Estado ribereño podrá determinar las líneas de base combinando cualesquiera de los métodos establecidos en los artículos precedentes, según las circunstancias.

Artículo 15

Delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente

Quando las costas de dos Estados sean adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma.

Artículo 16

Cartas y listas de coordenadas geográficas

1. Las líneas de base para medir la anchura del mar territorial, determinadas de conformidad con los artículos 7, 9 y 10, o los límites que de ellas se desprendan, y las líneas de delimitación trazadas de conformidad con los artículos 12 y 15 figurarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Esas cartas podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el datum geodésico.

2. El Estado ribereño dará la debida publicidad a tales cartas o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

SECCION 3. PASO INOCENTE POR EL MAR TERRITORIAL

SUBSECCION A. NORMAS APLICABLES A TODOS LOS BUQUES

Artículo 17

Derecho de paso inocente

Con sujeción a esta Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.

Artículo 18

Significado de paso

1. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de:

a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o

b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella.

2. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

Artículo 19

Significado de paso inocente

1. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

2. Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación:

a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;

b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;

c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;

f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;

g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;

h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención;

i) Cualesquiera actividades de pesca;

j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;

k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;

l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

Artículo 20

Submarinos y otros vehículos sumergibles

En el mar territorial, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

Artículo 21

Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente

1. El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo;
- b) La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones;
- c) La protección de cables y tuberías;
- d) La conservación de los recursos vivos del mar;
- e) La prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca;
- f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste;
- g) La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos;
- h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.

2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.

3. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos.

4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.

Artículo 22

Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial

1. El Estado ribereño podrá, cuando sea necesario habida cuenta de la seguridad de la navegación, exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente a través de su mar territorial utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que ese Estado haya designado o prescrito para la regulación del paso de los buques.

2. En particular, el Estado ribereño podrá exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos limiten su paso a esas vías marítimas.

3. Al designar vías marítimas y al prescribir dispositivos de separación del tráfico con arreglo a este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta:

- a) Las recomendaciones de la organización internacional competente;
- b) Cualesquiera canales que se utilicen habitualmente para la navegación internacional;
- c) Las características especiales de determinados buques y canales; y
- d) La densidad del tráfico.

4. El Estado ribereño indicará claramente tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en cartas a las que dará la debida publicidad.

Artículo 23

Buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas

Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales.

Artículo 24

Deberes del Estado ribereño

1. El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con esta Convención. En especial, en lo que atañe a la aplicación de esta Convención o de cualesquiera leyes o reglamentos dictados de conformidad con ella, el Estado ribereño se absterá de:

a) Imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente; o

b) Discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o contra los buques que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste.

2. El Estado ribereño dará a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial.

Artículo 25

Derechos de protección del Estado ribereño

1. El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

2. En el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dicho buques en esas aguas o en esa instalación portuaria.

3. El Estado ribereño podrá, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

Artículo 26

Gravámenes que pueden imponerse a los buques extranjeros

1. No podrá imponerse gravamen alguno a los buques extranjeros por el solo hecho de su paso por el mar territorial.

2. Sólo podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación.

SUBSECCION B. NORMAS APLICABLES A LOS BUQUES MERCANTES Y A LOS BUQUES DE ESTADO DESTINADOS A FINES COMERCIALES

Artículo 27

Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero

1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona

o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:

- a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño;
- b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial;
- c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; o
- d) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

2. Las disposiciones precedentes no afectan al derecho del Estado ribereño a tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.

3. En los casos previstos en los párrafos 1 y 2, el Estado ribereño, a solicitud del capitán y antes de tomar cualquier medida, la notificará a un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón y facilitará el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque. En caso de urgencia, la notificación podrá hacerse mientras se tomen las medidas.

4. Las autoridades locales deberán tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo.

5. Salvo lo dispuesto en la Parte XII o en caso de violación de leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Parte V, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores.

Artículo 28

Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros

1. El Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo.

2. El Estado ribereño no podrá tomar contra esos buques medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso.

3. El párrafo precedente no menoscabará el derecho del Estado ribereño a tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque extranjero que se detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores.

**SUBSECCION C. NORMAS APLICABLES A LOS BUQUES DE GUERRA Y A OTROS
BUQUES DE ESTADO DESTINADOS A FINES NO COMERCIALES**

Artículo 29

Definición de buques de guerra

Para los efectos de esta Convención, se entiende por "buques de guerra" todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.

Artículo 30

**Incumplimiento por buques de guerra de las leyes y reglamentos
del Estado ribereño**

Quando un buque de guerra no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial.

Artículo 31

**Responsabilidad del Estado del pabellón por daños causados por un buque
de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales**

El Estado del pabellón incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daño que sufra el Estado ribereño como resultado del incumplimiento, por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales, de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de esta Convención u otras normas de derecho internacional.

Artículo 32

**Inmunidades de los buques de guerra y otros buques de
Estado destinados a fines no comerciales**

Con las excepciones previstas en la subsección A y en los artículos 30 y 31, ninguna disposición de esta Convención afectará a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.

SECCION 4. ZONA CONTIGUA

Artículo 33

Zona contigua

1. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;

b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

PARTE III

ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 34

Condición jurídica de las aguas que forman estrechos utilizados para la navegación internacional

1. El régimen de paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional establecido en esta Parte no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas que forman tales estrechos ni al ejercicio por los Estados ribereños del estrecho de su soberanía o jurisdicción sobre tales aguas, su lecho y su subsuelo y el espacio aéreo situado sobre ellas.

2. La soberanía o jurisdicción de los Estados ribereños del estrecho se ejercerá con arreglo a esta Parte y a otras normas de derecho internacional.

Artículo 35

Ámbito de aplicación de esta Parte

Ninguna de las disposiciones de esta Parte afectará a:

- a) Área alguna de las aguas interiores situadas dentro de un estrecho, excepto cuando el trazado de una línea de base recta de conformidad con el método establecido en el artículo 7 produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban tales;
- b) La condición jurídica de zona económica exclusiva o de alta mar de las aguas situadas más allá del mar territorial de los Estados ribereños de un estrecho; o
- c) El régimen jurídico de los estrechos en los cuales el paso esté regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos.

Artículo 36

Rutas de alta mar o rutas que atraviesen una zona económica exclusiva que pasen a través de un estrecho utilizado para la navegación internacional

Esta Parte no se aplicará a un estrecho utilizado para la navegación internacional si por ese estrecho pasa una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a características hidrográficas y de navegación; en tales rutas se aplicarán las otras partes pertinentes de la Convención, incluidas las disposiciones relativas a la libertad de navegación y sobrevuelo.

SECCION 2. PASO EN TRANSITO

Artículo 37

Alcance de esta sección

Esta sección se aplica a los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

Artículo 38

Derecho de paso en tránsito

1. En los estrechos a que se refiere el artículo 37, todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación.

2. Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado.

3. Toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables de esta Convención.

Artículo 39

Obligaciones de los buques y aeronaves durante el paso en tránsito

1. Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves:

a) Avanzarán sin demora por o sobre el estrecho;

b) Se abstendrán de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho o que en cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;

c) Se abstendrán de toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por fuerza mayor o por dificultad grave;

- d) Cumplirán las demás disposiciones pertinentes de esta Parte.
2. Durante su paso en tránsito, los buques cumplirán:
- a) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptados, incluido el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes;
- b) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques.
3. Durante su paso en tránsito, las aeronaves:
- a) Observarán el Reglamento del Aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional aplicable a las aeronaves civiles; las aeronaves de Estado cumplirán normalmente tales medidas de seguridad y en todo momento operarán teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación;
- b) Mantendrán sintonizada en todo momento la radiofrecuencia asignada por la autoridad competente de control del tráfico aéreo designada internacionalmente, o la correspondiente radiofrecuencia de socorro internacional.

Artículo 40

Actividades de investigación y levantamientos hidrográficos

Durante el paso en tránsito, los buques extranjeros, incluso los destinados a la investigación científica marina y a levantamientos hidrográficos, no podrán realizar ninguna actividad de investigación o levantamiento sin la autorización previa de los Estados ribereños de esos estrechos.

Artículo 41

Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en estrechos utilizados para la navegación internacional

1. De conformidad con esta Parte, los Estados ribereños de estrechos podrán designar vías marítimas y establecer dispositivos de separación del tráfico para la navegación por los estrechos, cuando sea necesario para el paso seguro de los buques.
2. Dichos Estados podrán, cuando las circunstancias lo requieran y después de dar la publicidad debida a su decisión, sustituir por otras vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico cualquiera de los designados o establecidos anteriormente por ellos.
3. Tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico se ajustarán a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.

4. Antes de designar o sustituir vías marítimas o de establecer o sustituir dispositivos de separación del tráfico, los Estados ribereños de estrechos someterán propuestas a la organización internacional competente para su adopción. La organización sólo podrá adoptar las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico convenidos con los Estados ribereños de los estrechos, después de lo cual éstos podrán designarlos, establecerlos o sustituirlos.

5. En un estrecho respecto del cual se propongan vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico que atraviesen las aguas de dos o más Estados ribereños del estrecho, los Estados interesados cooperarán para formular propuestas en consulta con la organización internacional competente.

6. Los Estados ribereños de estrechos indicarán claramente todas las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico designados o establecidos por ellos en cartas a las que se dará la debida publicidad.

7. Durante su paso en tránsito, los buques respetarán las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico aplicables, establecidos de conformidad con este artículo.

Artículo 42

Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito

1. Con sujeción a las disposiciones de esta sección, los Estados ribereños de estrechos podrán dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos, respecto de todos o algunos de los siguientes puntos:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo de conformidad con el artículo 41;
- b) La prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas;
- c) En el caso de los buques pesqueros, la prohibición de la pesca, incluida la reglamentación del arrumaje de los aparejos de pesca;
- d) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios de los Estados ribereños de estrechos.

2. Tales leyes y reglamentos no harán discriminaciones de hecho o de derecho entre los buques extranjeros, ni se aplicarán de manera que en la práctica surtan el efecto de negar, obstaculizar o menoscabar el derecho de paso en tránsito definido en esta sección.

3. Los Estados ribereños de estrechos darán la publicidad debida a todas esas leyes y reglamentos.

4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso en tránsito cumplirán dichas leyes y reglamentos.

5. El Estado del pabellón de un buque o el Estado de registro de una aeronave que goce de inmunidad soberana y actúe en forma contraria a dichas leyes y reglamentos o a otras disposiciones de esta Parte incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier daño o perjuicio causado a los Estados ribereños de estrechos.

Artículo 43

Ayudas para la navegación y la seguridad y otras mejoras, y prevención, reducción y control de la contaminación

Los Estados usuarios y los Estados ribereños de un estrecho deberían cooperar mediante acuerdos:

a) Para el establecimiento y mantenimiento en el estrecho de las ayudas necesarias para la navegación y la seguridad u otras mejoras que faciliten la navegación internacional; y

b) Para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por buques.

Artículo 44

Deberes de los Estados ribereños de estrechos

Los Estados ribereños de un estrecho no obstaculizarán el paso en tránsito y darán a conocer de manera apropiada cualquier peligro que, según su conocimiento, amenace a la navegación en el estrecho o al sobrevuelo del estrecho. No habrá suspensión alguna del paso en tránsito.

SECCION 3. PASO INOCENTE

Artículo 45

Paso inocente

1. El régimen de paso inocente, de conformidad con la sección 3 de la Parte II, se aplicará en los estrechos utilizados para la navegación internacional:

a) Excluidos de la aplicación del régimen de paso en tránsito en virtud del párrafo 1 del artículo 38; o

b) Situated entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado.

2. No habrá suspensión alguna del paso inocente a través de tales estrechos.

PARTE IV

ESTADOS ARCHIPELAGICOS

Artículo 46

Términos empleados

Para los efectos de esta Convención:

a) Por "Estado archipelágico" se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas;

b) Por "archipiélago" se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

Artículo 47

Líneas de base archipelágicas

1. Los Estados archipelágicos podrán trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago, a condición de que dentro de tales líneas de base queden comprendidas las principales islas y un área en la que la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre, incluidos los atolones, sea entre 1 a 1 y 9 a 1.

2. La longitud de tales líneas de base no excederá de 100 millas marinas; no obstante, hasta un 3% del número total de líneas de base que encierran un archipiélago podrá exceder de esa longitud, hasta un máximo de 125 millas marinas.

3. El trazado de tales líneas de base no se desviará apreciablemente de la configuración general del archipiélago.

4. Tales líneas de base no se trazarán hacia elevaciones que emerjan en bajamar, ni a partir de éstas, a menos que se hayan construido en ellas faros o instalaciones análogas que estén permanentemente sobre el nivel del mar, o que la elevación que emerja en bajamar esté situada total o parcialmente a una distancia de la isla más próxima que no exceda de la anchura del mar territorial.

5. Los Estados archipelágicos no aplicarán el sistema de tales líneas de base de forma que aisle de la alta mar o de la zona económica exclusiva el mar territorial de otro Estado.

6. Si una parte de las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico estuviere situada entre dos partes de un Estado vecino inmediatamente adyacente, se

mantendrán y respetarán los derechos existentes y cualesquiera otros intereses legítimos que este último Estado haya ejercido tradicionalmente en tales aguas y todos los derechos estipulados en acuerdos entre ambos Estados.

7. A los efectos de calcular la relación entre agua y tierra a que se refiere el párrafo 1, las superficies terrestres podrán incluir aguas situadas en el interior de las cadenas de arrecifes de islas y atolones, incluida la parte acantilada de una plataforma oceánica que esté encerrada o casi encerrada por una cadena de islas calcáreas y de arrecifes emergentes situados en el perímetro de la plataforma.

8. Las líneas de base trazadas de conformidad con este artículo figurarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Esas cartas podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el datum geodésico.

9. Los Estados archipelágicos darán la debida publicidad a tales cartas o listas de coordenadas geográficas y depositarán un ejemplar de cada una de ellas en el poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 48

Medición de la anchura del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental

La anchura del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental se medirá a partir de las líneas de base archipelágicas trazadas de conformidad con el artículo 47.

Artículo 49

Condición jurídica de las aguas archipelágicas, del espacio aéreo sobre las aguas archipelágicas y de su lecho y subsuelo

1. La soberanía de un Estado archipelágico se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas trazadas de conformidad con el artículo 47, denominadas aguas archipelágicas, independientemente de su profundidad o de su distancia de la costa.

2. Esa soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre las aguas archipelágicas, así como al lecho y subsuelo de esas aguas y a los recursos contenidos en ellos.

3. Esa soberanía se ejerce con sujeción a las disposiciones de esta Parte.

4. El régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas establecido en esta Parte no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas archipelágicas, incluidas las vías marítimas, ni al ejercicio por el Estado archipelágico de su soberanía sobre esas aguas, su lecho y subsuelo, el espacio aéreo situado sobre esas aguas y los recursos contenidos en ellos.

Artículo 50

Delimitación de las aguas interiores

Dentro de sus aguas archipelágicas, el Estado archipelágico podrá trazar líneas de cierre para la delimitación de las aguas interiores de conformidad con los artículos 9, 10 y 11.

Artículo 51

Acuerdos existentes, derechos de pesca tradicionales y cables submarinos existentes

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 49, los Estados archipelágicos respetarán los acuerdos existentes con otros Estados y reconocerán los derechos de pesca tradicionales y otras actividades legítimas de los Estados vecinos inmediatamente adyacentes en ciertas áreas situadas en las aguas archipelágicas. Las modalidades y condiciones para el ejercicio de tales derechos actividades, incluidos su naturaleza, su alcance y las áreas en que se apliquen, serán reguladas por acuerdos bilaterales entre los Estados interesados, a petición de cualquiera de ellos. Tales derechos no podrán ser transferidos a terceros Estados o a sus nacionales, ni compartidos con ellos.

2. Los Estados archipelágicos respetarán los cables submarinos existentes que hayan sido tendidos por otros Estados y que pasen por sus aguas sin aterrizar. Los Estados archipelágicos permitirán el mantenimiento y el reemplazo de dichos cables, una vez recibida la debida notificación de su ubicación y de la intención de repararlos o reemplazarlos.

Artículo 52

Derecho de paso inocente

1. Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 53, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 50, los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas, de conformidad con la sección 3 de la Parte II.

2. Los Estados archipelágicos podrán, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión fuere indispensable para la protección de su seguridad. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

Artículo 53

Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas

1. Los Estados archipelágicos podrán designar vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas, adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente.

2. Todos los buques y aeronaves gozan del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, en tales vías marítimas y rutas aéreas.

3. Por "paso por las vías marítimas archipelágicas" se entiende el ejercicio, de conformidad con esta Convención, de los derechos de navegación y de sobrevuelo en el modo normal, exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

4. Tales vías marítimas y rutas aéreas atravesarán las aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente e incluirán todas las rutas normales de paso utilizadas como tales en la navegación o sobrevuelo internacionales a través de las aguas archipelágicas o sobre ellas y dentro de tales rutas, en lo que se refiere a los buques, todos los canales normales de navegación, con la salvedad de que no será necesaria la duplicación de rutas de conveniencia similar entre los mismos puntos de entrada y salida.

5. Tales vías marítimas y rutas aéreas serán definidas mediante una serie de líneas axiales continuas desde los puntos de entrada de las rutas de paso hasta los puntos de salida. En su paso por las vías marítimas archipelágicas, los buques y las aeronaves no se apartarán más de 25 millas marinas hacia uno u otro lado de tales líneas axiales, con la salvedad de que dichos buques y aeronaves no navegarán a una distancia de la costa inferior al 10% de la distancia entre los puntos más cercanos situados en islas que bordean la vía marítima.

6. Los Estados archipelágicos que designen vías marítimas con arreglo a este artículo podrán también establecer dispositivos de separación del tráfico para el paso seguro de buques por canales estrechos en tales vías marítimas.

7. Los Estados archipelágicos podrán, cuando lo requieran las circunstancias y después de haber dado la debida publicidad, sustituir por otras vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico cualesquiera vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico que hayan designado o establecido previamente.

8. Tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico se ajustarán a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.

9. Al designar o sustituir vías marítimas o establecer o sustituir dispositivos de separación del tráfico, el Estado archipelágico someterá las propuestas a la organización internacional competente para su adopción. La organización sólo podrá adoptar las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico convenidos con el Estado archipelágico, después de lo cual el Estado archipelágico podrá designarlos, establecerlos o sustituirlos.

10. Los Estados archipelágicos indicarán claramente los ejes de las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico designados o establecidos por ellos en cartas a las que se dará la debida publicidad.

11. Durante el paso por las vías marítimas archipelágicas, los buques respetarán las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico aplicables, establecidos de conformidad con este artículo.

12. Si un Estado archipelágico no designare vías marítimas o rutas aéreas, el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas podrá ser ejercido a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.

Artículo 54

Deberes de los buques y aeronaves durante su paso, actividades de investigación y estudio, deberes del Estado archipelágico y leyes y reglamentos del Estado archipelágico relativos al paso por las vías marítimas archipelágicas

Los artículos 39, 40, 42 y 44 se aplican, mutatis mutandis, al paso por las vías marítimas archipelágicas.

PARTE V

ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

Artículo 55

Régimen jurídico específico de la zona económica exclusiva

La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

Artículo 56

Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:
 - a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
 - b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:
 - i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 - ii) La investigación científica marina;
 - iii) La protección y preservación del medio marino;
 - c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.
2. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención.
3. Los derechos enunciados en este artículo con respecto al lecho del mar y su subsuelo se ejercerán de conformidad con la Parte VI.

Artículo 57

Anchura de la zona económica exclusiva

La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Artículo 58

Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

2. Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

3. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

Artículo 59

Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva

En los casos en que esta Convención no atribuya derechos o jurisdicción al Estado ribereño o a otros Estados en la zona económica exclusiva, y surja un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de cualquier otro Estado o Estados, el conflicto debería ser resuelto sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto.

Artículo 60

Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de:

- a) Islas artificiales;
- b) Instalaciones y estructuras para los fines previstos en el artículo 56 y para otras finalidades económicas;
- c) Instalaciones y estructuras que puedan interferir el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en la zona.

2. El Estado ribereño tendrá jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, incluida la jurisdicción en materia de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración.

3. La construcción de dichas islas artificiales, instalaciones o estructuras deberá ser debidamente notificada, y deberán mantenerse medios permanentes para advertir su presencia. Las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso serán retiradas para garantizar la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente. A los efectos de la remoción, se tendrán también en cuenta la pesca, la protección del medio marino y los derechos y obligaciones de otros Estados. Se dará aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras que no se hayan retirado completamente.

4. Cuando sea necesario, el Estado ribereño podrá establecer, alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables en las cuales podrá tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras.

5. El Estado ribereño determinará la anchura de las zonas de seguridad, teniendo en cuenta las normas internacionales aplicables. Dichas zonas guardarán una relación razonable con la naturaleza y funciones de las islas artificiales, instalaciones o estructuras, y no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de éstas, medida a partir de cada punto de su borde exterior, salvo excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la organización internacional competente. La extensión de las zonas de seguridad será debidamente notificada.

6. Todos los buques deberán respetar dichas zonas de seguridad y observarán las normas internacionales generalmente aceptadas con respecto a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad.

7. No podrán establecerse islas artificiales, instalaciones y estructuras, ni zonas de seguridad alrededor de ellas, cuando puedan interferir la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

8. Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.

Artículo 61

Conservación de los recursos vivos

1. El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva.

2. El Estado ribereño, teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga, asegurará, mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva no se vea amenazada por un exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, cooperarán, según proceda, con este fin.

3. Tales medidas tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otros estándares mínimos internacionales generalmente recomendados, sean subregionales, regionales o mundiales.

4. Al tomar tales medidas, el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

5. Periódicamente se aportarán o intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, según proceda, y con la participación de todos los Estados interesados, incluidos aquellos cuyos nacionales estén autorizados a pescar en la zona económica exclusiva.

Artículo 62

Utilización de los recursos vivos

1. El Estado ribereño promoverá el objetivo de la utilización óptima de los recursos vivos en la zona económica exclusiva, sin perjuicio del artículo 61.

2. El Estado ribereño determinará su capacidad de capturar los recursos vivos de la zona económica exclusiva. Cuando el Estado ribereño no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible, dará acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible, mediante acuerdos u otros arreglos y de conformidad con las modalidades, condiciones y leyes y reglamentos a que se refiere el párrafo 4, teniendo especialmente en cuenta los artículos 69 y 70, sobre todo en relación con los Estados en desarrollo que en ellos se mencionan.

3. Al dar a otros Estados acceso a su zona económica exclusiva en virtud de este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos, entre otros, la importancia de los recursos vivos de la zona para la economía del Estado ribereño interesado y para sus demás intereses nacionales, las disposiciones de los artículos 69 y 70, las necesidades de los Estados en desarrollo de la subregión o región con respecto a las capturas de parte de los excedentes, y la necesidad de reducir al mínimo la perturbación económica de los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona o hayan hecho esfuerzos sustanciales de investigación e identificación de las poblaciones.

4. Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño. Estas leyes y reglamentos estarán en consonancia con esta Convención y podrán referirse, entre otras, a las siguientes cuestiones:

a) La concesión de licencias a pescadores, buques y equipo de pesca, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán consistir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera;

b) La determinación de las especies que puedan capturarse y la fijación de las cuotas de captura, ya sea en relación con determinadas poblaciones o grupos de poblaciones, con la captura por buques durante un cierto período o con la captura por nacionales de cualquier Estado durante un período determinado;

c) La reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos y los tipos, tamaño y número de buques pesqueros que puedan utilizarse;

d) La fijación de la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que puedan capturarse;

e) La determinación de la información que deban proporcionar los buques pesqueros, incluidas estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca e informes sobre la posición de los buques;

f) La exigencia de que, bajo la autorización y control del Estado ribereño, se realicen determinados programas de investigación pesquera y la reglamentación de la realización de tales investigaciones, incluidos el muestreo de las capturas, el destino de las muestras y la comunicación de los datos científicos conexos;

g) El embarque, por el Estado ribereño, de observadores o personal en formación en tales buques;

h) La descarga por tales buques de toda la captura, o parte de ella, en los puertos del Estado ribereño;

i) Las modalidades y condiciones relativas a las empresas conjuntas o a otros arreglos de cooperación;

j) Los requisitos en cuanto a la formación de personal y la transmisión de tecnología pesquera, incluido el aumento de la capacidad del Estado ribereño para emprender investigaciones pesqueras;

k) Los procedimientos de ejecución.

5. Los Estados ribereños darán a conocer debidamente las leyes y reglamentos en materia de conservación y administración.

Artículo 63

Poblaciones que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, o tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella

1. Cuando en las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas, estos Estados procurarán, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para coordinar y asegurar la conservación y el desarrollo de dichas poblaciones, sin perjuicio de las demás disposiciones de esta Parte.

2. Cuando tanto en la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas, el Estado ribereño y los Estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente procurarán, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente.

Artículo 64

Especies altamente migratorias

1. El Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región las especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, con

miras a asegurar la conservación y promover el objetivo de la utilización óptima de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la zona económica exclusiva. En las regiones en que no exista una organización internacional apropiada, el Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales capturen esas especies en la región cooperarán para establecer una organización de este tipo y participar en sus trabajos.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 se aplicará conjuntamente con las demás disposiciones de esta Parte.

Artículo 65

Mamíferos marinos

Nada de lo dispuesto en esta Parte menoscabará el derecho de un Estado ribereño a prohibir, limitar o reglamentar la explotación de los mamíferos marinos en forma más estricta que la establecida en esta Parte o, cuando proceda, la competencia de una organización internacional para hacer lo propio. Los Estados cooperarán con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizarán, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio.

Artículo 66

Poblaciones anádromas

1. Los Estados en cuyos ríos se originen poblaciones anádromas tendrán el interés y la responsabilidad primordiales por tales poblaciones.

2. El Estado de origen de las poblaciones anádromas asegurará su conservación mediante la adopción de medidas regulatorias apropiadas tanto para la pesca en todas las aguas en dirección a tierra a partir del límite exterior de su zona económica exclusiva como para la pesca a que se refiere el apartado b) del párrafo 3. El Estado de origen podrá, previa consulta con los otros Estados mencionados en los párrafos 3 y 4 que pesquen esas poblaciones, fijar las capturas totales permisibles de las poblaciones originarias de sus ríos.

3. a) La pesca de especies anádromas se realizará únicamente en las aguas en dirección a tierra a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas, excepto en los casos en que esta disposición pueda acarrear una perturbación económica a un Estado distinto del Estado de origen. Con respecto a dicha pesca más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva, los Estados interesados celebrarán consultas con miras a llegar a un acuerdo acerca de las modalidades y condiciones de dicha pesca, teniendo debidamente en cuenta las exigencias de la conservación de estas poblaciones y las necesidades del Estado de origen con relación a estas especies;

b) El Estado de origen cooperará para reducir al mínimo la perturbación económica causada en aquellos otros Estados que pesquen esas poblaciones, teniendo en cuenta la captura normal, la forma en que realicen sus actividades esos Estados y todas las áreas en que se haya llevado a cabo esa pesca;

c) Los Estados a que se refiere el apartado b) que, por acuerdo con el Estado de origen, participen en las medidas para renovar poblaciones anádromas, en particular mediante desembolsos hechos con ese fin, recibirán especial consideración del Estado de origen en relación con la captura de poblaciones originarias de sus ríos;

d) La ejecución de los reglamentos relativos a las poblaciones anádromas más allá de la zona económica exclusiva se llevará a cabo por acuerdo entre el Estado de origen y los demás Estados interesados.

4. Cuando las poblaciones anádromas migren hacia aguas situadas en dirección tierra a partir del límite exterior de la zona económica exclusiva de un Estado distinto del Estado de origen, o a través de ellas, dicho Estado cooperará con el Estado de origen en lo que se refiera a la conservación y administración de tales poblaciones.

5. El Estado de origen de las poblaciones anádromas y los otros Estados que pesquen esas poblaciones harán arreglos para la aplicación de las disposiciones de este artículo, cuando corresponda, por conducto de organizaciones regionales.

Artículo 67

Especies catádromas

1. El Estado ribereño en cuyas aguas especies catádromas pasen la mayor parte de su ciclo vital será responsable de la administración de esas especies y asegurará la entrada y la salida de los peces migratorios.

2. La captura de las especies catádromas se realizará únicamente en las aguas situadas en dirección a tierra a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas. Cuando dicha captura se realice en zonas económicas exclusivas, estará sujeta a lo dispuesto en este artículo y en otras disposiciones de esta Convención relativas a la pesca en esas zonas.

3. Cuando los peces catádromos migren, bien en la fase juvenil o bien en la de maduración, a través de la zona económica exclusiva de otro Estado, la administración de dichos peces, incluida la captura, se reglamentará por acuerdo entre el Estado mencionado en el párrafo 1 y el otro Estado interesado. Tal acuerdo asegurará la administración racional de las especies y tendrá en cuenta las responsabilidades del Estado mencionado en el párrafo 1 en cuanto a la conservación de esas especies.

Artículo 68

Especies sedentarias

Esta Parte no se aplica a las especies sedentarias definidas en el párrafo 4 del artículo 77.

Artículo 69

Derecho de los Estados sin litoral

1. Los Estados sin litoral tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados y de conformidad con lo dispuesto en este artículo y en los artículos 61 y 62.

2. Los Estados interesados establecerán las modalidades y condiciones de esa participación mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales, teniendo en cuenta, entre otras cosas:

a) La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño;

b) La medida en que el Estado sin litoral, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando o tenga derecho a participar, en virtud de los acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños;

c) La medida en que otros Estados sin litoral y Estados en situación geográfica desventajosa estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del Estado ribereño y la consiguiente necesidad de evitar una carga especial para cualquier Estado ribereño o parte de éste;

d) Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos Estados.

3. Cuando la capacidad de captura de un Estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuar toda la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño y otros Estados interesados cooperarán en el establecimiento de arreglos equitativos sobre una base bilateral, subregional o regional, para permitir la participación de los Estados en desarrollo sin litoral de la misma subregión o región en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la subregión o región, en forma adecuada a las circunstancias y en condiciones satisfactorias para todas las partes. Al aplicar esta disposición, se tendrán también en cuenta los factores mencionados en el párrafo 2.

4. Los Estados desarrollados sin litoral tendrán derecho, en virtud de lo dispuesto en este artículo, a participar en la explotación de recursos vivos sólo en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados de la misma subregión o región, tomando en consideración la medida en que el Estado ribereño, al facilitar el acceso de otros Estados a los recursos vivos de su zona económica exclusiva, haya tenido en cuenta la necesidad de reducir al mínimo las consecuencias perjudiciales para las comunidades pesqueras y las perturbaciones económicas en los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

5. Las disposiciones que anteceden no afectarán a los arreglos concertados en subregiones o regiones donde los Estados ribereños puedan conceder a Estados sin litoral de la misma subregión o región derechos iguales o preferenciales para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.

Artículo 70

Derecho de los Estados en situación geográfica desventajosa

1. Los Estados en situación geográfica desventajosa tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados y de conformidad con lo dispuesto en este artículo y en los artículos 61 y 62.

2. Para los efectos de esta Parte, por "Estados en situación geográfica desventajosa" se entiende los Estados ribereños, incluidos los Estados ribereños de mares cerrados o semicerrados, cuya situación geográfica les haga depender de la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados de la subregión o región para el adecuado abastecimiento de pescado a fin de satisfacer las necesidades en materia de nutrición de su población o de partes de ella, así como los Estados ribereños que no puedan reivindicar zonas económicas exclusivas propias.

3. Los Estados interesados establecerán las modalidades y condiciones de esa participación mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales, teniendo en cuenta, entre otras cosas:

a) La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño;

b) La medida en que el Estado en situación geográfica desventajosa, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando o tenga derecho a participar, en virtud de acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños;

c) La medida en que otros Estados en situación geográfica desventajosa y Estados sin litoral estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del Estado ribereño y la consiguiente necesidad de evitar una carga especial para cualquier Estado ribereño o parte de éste;

d) Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos Estados.

4. Cuando la capacidad de captura de un Estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuar toda la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño y otros Estados interesados cooperarán en el establecimiento de arreglos equitativos sobre una base bilateral, subregional

o regional, para permitir la participación de los Estados en desarrollo en situación geográfica desventajosa de la misma subregión o región en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la subregión o región, en forma adecuada a las circunstancias y en condiciones satisfactorias para todas las partes. Al aplicar esta disposición, se tendrán también en cuenta los factores mencionados en el párrafo 3.

5. Los Estados desarrollados en situación geográfica desventajosa tendrán derecho, en virtud de lo dispuesto en este artículo, a participar en la explotación de recursos vivos sólo en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados de la misma subregión o región, tomando en consideración la medida en que el Estado ribereño, al facilitar el acceso de otros Estados a los recursos vivos de su zona económica exclusiva, haya tenido en cuenta la necesidad de reducir al mínimo las consecuencias perjudiciales para las comunidades pesqueras y las perturbaciones económicas en los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

6. Las disposiciones que anteceden no afectarán a los arreglos concertados en subregiones o regiones donde los Estados ribereños puedan conceder a Estados en situación geográfica desventajosa de la misma subregión o región derechos iguales o preferenciales para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.

Artículo 71

Inaplicabilidad de los artículos 69 y 70

Las disposiciones de los artículos 69 y 70 no se aplicarán en el caso de un Estado ribereño cuya economía dependa abrumadoramente de la explotación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva.

Artículo 72

Restricciones en la transferencia de derechos

1. Los derechos previstos en virtud de los artículos 69 y 70 para explotar los recursos vivos no se transferirán directa o indirectamente a terceros Estados o a los nacionales de éstos por cesión o licencia, por el establecimiento de empresas conjuntas ni de cualquier otro modo que tenga el efecto de tal transferencia, a menos que los Estados interesados acuerden otra cosa.

2. La disposición anterior no impedirá a los Estados interesados obtener asistencia técnica o financiera de terceros Estados o de organizaciones internacionales a fin de facilitar el ejercicio de los derechos de conformidad con los artículos 69 y 70, siempre que ello no tenga el efecto a que se hace referencia en el párrafo 1.

Artículo 73

Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño

1. El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la explotación, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.
2. Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía.
3. Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal.
4. En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente.

Artículo 74

Delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente

1. La delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa.
2. Si no se llegare a un acuerdo dentro de un plazo razonable, los Estados interesados recurrirán a los procedimientos previstos en la Parte XV.
3. En tanto que no se haya llegado a un acuerdo conforme a lo previsto en el párrafo 1, los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y, durante ese período de transición, no harán nada que pueda poner en peligro u obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo. Tales arreglos no prejuzgarán la delimitación definitiva.
4. Cuando exista un acuerdo en vigor entre los Estados interesados, las cuestiones relativas a la delimitación de la zona económica exclusiva se resolverán de conformidad con las disposiciones de ese acuerdo.

Artículo 75

Cartas y listas de coordenadas geográficas

1. Con arreglo a lo dispuesto en esta Parte, las líneas del límite exterior de la zona económica exclusiva y las líneas de delimitación trazadas de conformidad con el artículo 74 se indicarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Cuando proceda, las líneas del límite exterior o las líneas de delimitación podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el datum geodésico.

2. El Estado ribereño dará la debida publicidad a dichas cartas o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

PARTE VI

PLATAFORMA CONTINENTAL

Artículo 76

Definición de la plataforma continental

1. La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

2. La plataforma continental de un Estado ribereño no se extenderá más allá de los límites previstos en los párrafos 4 a 6.

3. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.

4. a) Para los efectos de esta Convención, el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante:

- i) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental; o
- ii) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental;

b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base.

5. Los puntos fijos que constituyen la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar, trazada de conformidad con los incisos i) y ii) del apartado a) del párrafo 4, deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isóbata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros.

6. No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, en las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas

contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Este párrafo no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, emersiones, cimas, bancos y espolones de dicho margen.

7. El Estado ribereño trazará el límite exterior de su plataforma continental, cuando esa plataforma se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante líneas rectas, cuya longitud no exceda de 60 millas marinas, que unan puntos fijos definidos por medio de coordenadas de latitud y longitud.

8. El Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida de conformidad con el Anexo II sobre la base de una representación geográfica equitativa. La Comisión hará recomendaciones a los Estados ribereños sobre las cuestiones relacionadas con la determinación de los límites exteriores de su plataforma continental. Los límites de la plataforma que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios.

9. El Estado ribereño depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas cartas e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental. El Secretario General les dará la debida publicidad.

10. Las disposiciones de este artículo no prejuzgan la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

Artículo 77

Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental

1. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

2. Los derechos a que se refiere el párrafo 1 son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado.

3. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.

4. Los recursos naturales mencionados en esta Parte son los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo.

Artículo 78

Condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo suprayacentes y derechos y libertades de otros Estados

1. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan a la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni a la del espacio aéreo situado sobre tales aguas.
2. El ejercicio de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no deberá afectar a la navegación ni a otros derechos y libertades de los demás Estados, previstos en esta Convención, ni tener como resultado una inferencia injustificada en ellos.

Artículo 79

Cables y tuberías submarinos en la plataforma continental

1. Todos los Estados tienen derecho a tender en la plataforma continental cables y tuberías submarinos, de conformidad con las disposiciones de este artículo.
2. El Estado ribereño, a reserva de su derecho a tomar medidas razonables para la exploración de la plataforma continental, la explotación de sus recursos naturales y la prevención, reducción y control de la contaminación causada por tuberías, no podrá impedir el tendido o la conservación de tales cables o tuberías.
3. El trazado de la línea para el tendido de tales tuberías en la plataforma continental estará sujeto al consentimiento del Estado ribereño.
4. Ninguna de las disposiciones de esta Parte afectará al derecho del Estado ribereño a establecer condiciones para la entrada de cables o tuberías en su territorio o en su mar territorial, ni a su jurisdicción sobre los cables y tuberías construidos o utilizados en relación con la exploración de su plataforma continental, la explotación de los recursos de ésta o las operaciones de islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción.
5. Cuando tiendan cables o tuberías submarinos, los Estados tendrán debidamente en cuenta los cables o tuberías ya instalados. En particular, no se entorpecerá la posibilidad de reparar los cables o tuberías existentes.

Artículo 80

Islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental

El artículo 60 se aplica, *mutatis mutandis*, a las islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental.

Artículo 81

Perforaciones en la plataforma continental

El Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo a autorizar y regular las perforaciones que con cualquier fin se realicen en la plataforma continental.

Artículo 82

Pagos y contribuciones respecto de la explotación de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas

1. El Estado ribereño efectuará pagos o contribuciones en especie respecto de la explotación de los recursos no vivos de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas a partir de las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial.
2. Los pagos y contribuciones se efectuarán anualmente respecto de toda la producción de un sitio minero después de los primeros cinco años de producción en ese sitio. En el sexto año, la tasa de pagos o contribuciones será del 1% del valor o volumen de la producción en el sitio minero. La tasa aumentará el 1% cada año subsiguiente hasta el duodécimo año y se mantendrá en el 7% en lo sucesivo. La producción no incluirá los recursos utilizados en relación con la explotación.
3. Un Estado en desarrollo que sea importador neto de un recurso mineral producido en su plataforma continental estará exento de tales pagos o contribuciones respecto de ese recurso mineral.
4. Los pagos o contribuciones se efectuarán por conducto de la Autoridad, la cual los distribuirá entre los Estados Partes en esta Convención sobre la base de criterios de distribución equitativa, teniendo en cuenta los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo, entre ellos especialmente los menos adelantados y los que no tienen litoral.

Artículo 83

Delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente

1. La delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa.
2. Si no se llegare a un acuerdo dentro de un plazo razonable, los Estados interesados recurrirán a los procedimientos previstos en la Parte XV.
3. En tanto que no se haya llegado al acuerdo previsto en el párrafo 1, los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo

posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y, durante este período de transición, no harán nada que pueda poner en peligro u. obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo. Tales arreglos no prejuzgarán la delimitación definitiva.

4. Cuando exista un acuerdo en vigor entre los Estados interesados, las cuestiones relativas a la delimitación de la plataforma continental se determinarán de conformidad con las disposiciones de ese acuerdo.

Artículo 84

Cartas y listas de coordenadas geográficas

1. Con sujeción a lo dispuesto en esta Parte, las líneas del límite exterior de la plataforma continental y las líneas de delimitación trazadas de conformidad con el artículo 83 se indicarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Cuando proceda, las líneas del límite exterior o las líneas de delimitación podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el datum geodésico.

2. El Estado ribereño dará la debida publicidad a dichas cartas o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas y, en el caso de aquellas que indiquen las líneas del límite exterior de la plataforma continental, también en poder del Secretario General de la Autoridad.

Artículo 85

Excavación de túneles

Lo dispuesto en esta Parte no menoscabará el derecho del Estado ribereño a explotar el subsuelo mediante la excavación de túneles, cualquiera que sea la profundidad de las aguas en el lugar de que se trate.

PARTE VII

ALTA MAR

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 86

Aplicación de las disposiciones de esta Parte

Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico. Este artículo no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la zona económica exclusiva de conformidad con el artículo 58.

Artículo 87

Libertad de la alta mar

1. La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- a) La libertad de navegación;
- b) La libertad de sobrevuelo;
- c) La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- e)² La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2;
- f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII.

2. Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona.

Artículo 88

Utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos

La alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos.

Artículo 89

Ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía sobre la alta mar

Ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

Artículo 90

Derecho de navegación

Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.

Artículo 91

Nacionalidad de los buques

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.

2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

Artículo 92

Condición jurídica de los buques

1. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.

2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.

Artículo 93

Buques que enarbolan el pabellón de las Naciones Unidas, sus organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica

Los artículos precedentes no prejuzgan la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de las Naciones Unidas, de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica y que enarbolan el pabellón de la Organización.

Artículo 94

Deberes del Estado del pabellón

1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.
2. En particular, todo Estado:
 - a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y
 - b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.
3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:
 - a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
 - b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;
 - c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.
4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:
 - a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;

b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

7. Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

Artículo 95

Inmunidad de los buques de guerra en alta mar

Los buques de guerra en alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

Artículo 96

Inmunidad de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial

Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

Artículo 97

Jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación

1. En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán incoarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán o un certificado de competencia o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

3. No podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón.

Artículo 98

Deber de prestar auxilio

1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo;

c) En caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

Artículo 99

Prohibición del transporte de esclavos

Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolarse su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre ipso facto.

Artículo 100

Deber de cooperar en la represión de la piratería

Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Artículo 101

Definición de la piratería

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
 - i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

Artículo 102

Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado

Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

Artículo 103

Definición de buque o aeronave pirata

Se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

Artículo 104

Conservación o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rigen por el derecho interno del Estado que la haya concedido.

Artículo 105

Apresamiento de un buque o aeronave pirata

Todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

Artículo 106

Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente

Quando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura.

Artículo 107

Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería

Sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería.

Artículo 108

Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

1. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.
2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.

Artículo 109

Transmisiones no autorizadas desde la alta mar.

1. Todos los Estados cooperarán en la represión de las transmisiones no autorizadas efectuadas desde la alta mar.

2. Para los efectos de esta Convención, por "transmisiones no autorizadas" se entiende las transmisiones de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en alta mar y dirigidas al público en general en violación de los reglamentos internacionales, con exclusión de la transmisión de llamadas de socorro.

3. Toda persona que efectúe transmisiones no autorizadas podrá ser procesada ante los tribunales de:

- a) El Estado del pabellón del buque;
- b) El Estado en que esté registrada la instalación;
- c) El Estado del cual la persona sea nacional;
- d) Cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones; o
- e) Cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencias.

4. En la alta mar, el Estado que tenga jurisdicción de conformidad con el párrafo 3 podrá, con arreglo al artículo 110, apresar a toda persona o buque que efectúe transmisiones no autorizadas y confiscar el equipo emisor.

Artículo 110

Derecho de visita

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:

- a) Se dedica a la piratería;
- b) Se dedica a la trata de esclavos;
- c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;
- d) No tiene nacionalidad; o
- e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

2. En los casos previstos en el párrafo 1, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si aún después de examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles.

3. Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.

4. Estas disposiciones se aplicarán, mutatis mutandis, a las aeronaves militares.

5. Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

Artículo 111

Derecho de persecución

1. Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido. No es necesario que el buque que dé la orden de detenerse a un buque extranjero que navegue por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en el mar territorial o la zona contigua en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encuentra en la zona contigua definida en el artículo 33, la persecución no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución se aplicará, mutatis mutandis, a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables de conformidad con esta Convención a la zona económica exclusiva o a la plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad.

3. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

4. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, en su caso, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla.

5. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin.

6. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

- a) Se aplicarán, mutatis mutandis, las disposiciones de los párrafos 1 a 4;
- b) La aeronave que haya dado la orden de detenerse habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque u otra aeronave del Estado ribereño, llamado por ella, llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola apresarse al buque. Para justificar el apresamiento de un buque fuera del mar territorial no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúen la persecución sin interrupción.

7. Cuando un buque sea apresado en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de ese Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la zona económica exclusiva o de la alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

8. Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá de todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

Artículo 112

Derecho a tender cables y tuberías submarinos

1. Todos los Estados tienen derecho a tender cables y tuberías submarinos en el lecho de la alta mar más allá de la plataforma continental.

2. El párrafo 5 del artículo 79 se aplicará a tales cables y tuberías.

Artículo 113

Ruptura o deterioro de cables o tuberías submarinos

Todo Estado dictará las leyes y reglamentos necesarios para que constituyan infracciones punibles la ruptura o el deterioro de un cable submarino en la alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable por un buque que enarbole su pabellón o por una persona sometida a su jurisdicción, que puedan interrumpir u obstruir las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de una tubería o de un cable de alta tensión submarinos. Esta disposición se aplicará también en el caso de actos que tengan por objeto causar tales rupturas o deterioros o que puedan tener ese efecto. Sin embargo, esta disposición no se aplicará a las rupturas ni a los deterioros cuyos

autores sólo hayan tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

Artículo 114

Ruptura o deterioro de cables o tuberías submarinos causados por los propietarios de otros cables o tuberías submarinos

Todo Estado dictará las leyes y reglamentos necesarios para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarias de cables o tuberías en la alta mar y que, al tender o reparar los cables o tuberías, causen la ruptura o el deterioro de otro cable o de otra tubería respondan del costo de su reparación.

Artículo 115

Indemnización por pérdidas causadas al tratar de prevenir daños a cables y tuberías submarinos

Todo Estado dictará las leyes y reglamentos necesarios para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarina sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

SECCION 2. CONSERVACION Y ADMINISTRACION DE LOS RECURSOS VIVOS EN LA ALTA MAR

Artículo 116

Derecho de pesca en la alta mar

Todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar con sujeción a:

- a) Sus obligaciones convencionales;
- b) Los derechos y deberes así como los intereses de los Estados ribereños que se estipulan, entre otras disposiciones, en el párrafo 2 del artículo 63 y en los artículos 64 a 67; y
- c) Las disposiciones de esta sección.

Artículo 117

Deber de los Estados de adoptar medidas para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en relación con sus nacionales

Todos los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que, en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar, o de cooperar con otros Estados en su adopción.

Artículo 118

Cooperación de los Estados en la conservación y administración de los recursos vivos

Los Estados cooperarán entre sí en la conservación y administración de los recursos vivos en las zonas de la alta mar. Los Estados cuyos nacionales exploten idénticos recursos vivos, o diferentes recursos vivos situados en la misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos. Con esta finalidad cooperarán, según proceda, para establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca.

Artículo 119

Conservación de los recursos vivos de la alta mar

1. Al determinar la captura permisible y establecer otras medidas de conservación para los recursos vivos en la alta mar, los Estados:

a) Tomarán, sobre la base de los datos científicos más fidedignos de que dispongan los Estados interesados, medidas con miras a mantener o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera normas mínimas internacionales, sean subregionales, regionales o mundiales, generalmente recomendadas;

b) Tendrán en cuenta los efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a mantener o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en los que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

2. La información científica disponible, las estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces se aportarán e intercambiarán periódicamente por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, cuando proceda, y con la participación de todos los Estados interesados.

3. Los Estados interesados garantizarán que las medidas de conservación y su aplicación no entrañen discriminación de hecho o de derecho contra los pescadores de ningún Estado.

Artículo 120

Mamíferos marinos

El artículo 65 se aplicará asimismo a la conservación y administración de los mamíferos marinos en la alta mar.

PARTE VIII

REGIMEN DE LAS ISLAS

Artículo 121

Régimen de las islas

1. Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.

2. Salvo lo dispuesto en el párrafo 3, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres.

3. Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental.

PARTE IX

MARES CERRADOS O SEMICERRADOS

Artículo 122

Definición

Para los efectos de esta Convención, por "mar cerrado o semicerrado" se entiende un golfo, cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una salida estrecha, o compuesto entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños.

Artículo 123

Cooperación entre los Estados ribereños de mares cerrados o semicerrados

Los Estados ribereños de un mar cerrado o semicerrado deberían cooperar entre sí en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes con arreglo a esta Convención. A ese fin, directamente o por conducto de una organización regional apropiada, procurarán:

- a) Coordinar la administración, conservación, exploración y explotación de los recursos vivos del mar;
- b) Coordinar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus deberes con respecto a la protección y la preservación del medio marino;
- c) Coordinar sus políticas de investigación científica y emprender, cuando proceda, programas conjuntos de investigación científica en el área;
- d) Invitar, según proceda, a otros Estados interesados o a organizaciones internacionales a cooperar con ellos en el desarrollo de las disposiciones de este artículo.

PARTE X

DERECHO DE ACCESO AL MAR Y DESDE EL MAR DE LOS ESTADOS SIN LITORAL Y LIBERTAD DE TRANSITO

Artículo 124

Términos empleados

1. Para los efectos de esta Convención, se entiende por:

a) "Estado sin litoral" un Estado que no tiene costa marítima;

b) "Estado de tránsito" un Estado con o sin costa marítima, situado entre un Estado sin litoral y el mar, a través de cuyo territorio pase el tráfico en tránsito;

c) "Tráfico en tránsito" el tránsito de personas, equipaje, mercancías y medios de transporte a través del territorio de uno o varios Estados de tránsito, cuando el paso a través de dicho territorio, con o sin transbordo, almacenamiento, ruptura de carga o cambio de modo de transporte, sea sólo una parte de un viaje completo que empiece o termine dentro del territorio del Estado sin litoral;

d) "Medios de transporte":

i) El material rodante ferroviario, las embarcaciones marítimas, lacustres y fluviales y los vehículos de carretera;

ii) Los porteadores y los animales de carga, cuando las condiciones locales requieran su uso.

2. Los Estados sin litoral y los Estados de tránsito podrán, por mutuo acuerdo, incluir como medios de transporte las tuberías y gasoductos y otros medios de transporte distintos de los incluidos en el párrafo 1.

Artículo 125

Derecho de acceso al mar y desde el mar y libertad de tránsito

1. Los Estados sin litoral tendrán el derecho de acceso al mar y desde el mar para ejercer los derechos que se estipulan en esta Convención, incluidos los relacionados con la libertad de la alta mar y con el patrimonio común de la humanidad. Para este fin, los Estados sin litoral gozarán de libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte.

2. Las condiciones y modalidades para el ejercicio de la libertad de tránsito serán convenidas entre los Estados sin litoral y los Estados de tránsito interesados mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales.

3. Los Estados de tránsito, en el ejercicio de su plena soberanía sobre su territorio, tendrán derecho a tomar todas las medidas necesarias para asegurar que los derechos y facilidades estipulados en esta parte para los Estados sin litoral no lesionen en forma alguna sus intereses legítimos.

Artículo 126

Exclusión de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida

Las disposiciones de esta Convención, así como los acuerdos especiales relativos al ejercicio del derecho de acceso al mar y desde el mar, que establezcan derechos y concedan facilidades por razón de la situación geográfica especial de los Estados sin litoral quedan excluidos de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida.

Artículo 127

Derechos de aduana, impuestos u otros gravámenes

1. El tráfico en tránsito no estará sujeto a derechos de aduana, impuestos u otros gravámenes, con excepción de las tasas impuestas por servicios específicos prestados en relación con dicho tráfico.

2. Los medios de transporte en tránsito y otros servicios proporcionados a los Estados sin litoral y utilizados por ellos no estarán sujetos a impuestos o gravámenes más elevados que los fijados para el uso de los medios de transporte del Estado de tránsito.

Artículo 128

Zonas francas y otras facilidades aduaneras

Para facilitar el tráfico en tránsito, podrán establecerse zonas francas u otras facilidades aduaneras en los puertos de entrada y de salida de los Estados de tránsito, mediante acuerdo entre estos Estados y los Estados sin litoral.

Artículo 129

Cooperación en la construcción y mejoramiento de los medios de transporte

Quando en los Estados de tránsito no existan medios de transporte para dar efecto a la libertad de tránsito o cuando los medios existentes, incluidas las instalaciones y equipos portuarios, sean deficientes en cualquier aspecto, los Estados de tránsito y los Estados sin litoral interesados podrán cooperar en su construcción o mejoramiento.

Artículo 130

Medidas para evitar o eliminar retrasos u otras dificultades de carácter técnico en el tráfico en tránsito

1. Los Estados de tránsito adoptarán todas las medidas apropiadas a fin de evitar retrasos u otras dificultades de carácter técnico en el tráfico en tránsito.
2. En caso de que se produzcan tales retrasos o dificultades, las autoridades competentes de los Estados de tránsito y de los Estados sin litoral interesados cooperarán para ponerles fin con prontitud.

Artículo 131

Igualdad de trato en los puertos marítimos

Los buques que enarbolan el pabellón de Estados sin litoral gozarán en los puertos marítimos del mismo trato que el concedido a otros buques extranjeros.

Artículo 132

Concesión de mayores facilidades de tránsito

Esta Convención no entraña de ninguna manera la suspensión de las facilidades de tránsito que sean mayores que las previstas en la Convención y que hayan sido acordadas entre los Estados Partes en ella o concedidas por un Estado Parte. Esta Convención tampoco impedirá la concesión de mayores facilidades en el futuro.

PARTE XI

LA ZONA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 133

Términos empleados

Para los efectos de esta Parte:

- a) Por "recursos" se entiende todos los recursos minerales sólidos, líquidos o gaseosos in situ en la Zona, situados en los fondos marinos o en su subsuelo, incluidos los nódulos polimetálicos;
- b) Los recursos, una vez extraídos de la Zona, se denominarán "minerales".

Artículo 134

Ambito de aplicación de esta Parte

1. Esta Parte se aplicará a la Zona.
2. Las actividades en la Zona se regirán por las disposiciones de esta Parte.
3. El depósito y publicidad de las cartas o listas de coordenadas geográficas que indiquen los límites a que se hace referencia en el párrafo 1 1) del artículo 1 se regirán por la Parte VI.
4. Ninguna de las disposiciones de este artículo afectará al establecimiento del límite exterior de la plataforma continental de conformidad con la Parte VI ni a la validez de los acuerdos relativos a delimitación celebrados entre Estados con costas adyacentes o situados frente a frente.

Artículo 135

Condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo suprayacentes

Ni las disposiciones de esta Parte, ni ningún derecho concedido o ejercido en virtud de ellas afectarán a la condición jurídica de las aguas suprayacentes de la Zona ni a la del espacio aéreo situado sobre ellas.

SECCION 2. PRINCIPIOS QUE RIGEN LA ZONA

Artículo 136

Patrimonio común de la humanidad

La Zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad.

Artículo 137

Condición jurídica de la Zona y sus recursos

1. Ningún Estado podrá reivindicar o ejercer soberanía o derechos soberanos sobre parte alguna de la Zona o sus recursos, y ningún Estado o persona natural o jurídica podrá apropiarse de parte alguna de la Zona o sus recursos. No se reconocerán tal reivindicación o ejercicio de soberanía o de derechos soberanos ni tal apropiación.

2. Todos los derechos sobre los recursos de la Zona pertenecen a toda la humanidad, en cuyo nombre actuará la Autoridad. Estos recursos son inalienables. No obstante, los minerales extraídos de la Zona sólo podrán enajenarse con arreglo a esta Parte y a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

3. Ningún Estado o persona natural o jurídica reivindicará, adquirirá o ejercerá derechos respecto de los minerales extraídos de la Zona, salvo de conformidad con esta Parte. De otro modo, no se reconocerá tal reivindicación, adquisición o ejercicio de derechos.

Artículo 138

Comportamiento general de los Estados en relación con la Zona

El comportamiento general de los Estados en relación con la Zona se ajustará lo dispuesto en esta Parte, a los principios incorporados en la Carta de las Naciones Unidas y a otras normas de derecho internacional, en interés del mantenimiento de la paz y la seguridad y del fomento de la cooperación internacional y la comprensión mutua.

Artículo 139

Obligación de garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la Convención y responsabilidad por daños

1. Los Estados Partes estarán obligados a velar por que las actividades en la Zona, ya sean realizadas por ellos mismos, por empresas estatales o por persona naturales o jurídicas que posean su nacionalidad o estén bajo su control efectivo el de sus nacionales, se efectúen de conformidad con esta Parte. La misma obligación incumbirá a las organizaciones internacionales respecto de sus actividades en la Zona.

2. Sin perjuicio de las normas de derecho internacional y del artículo 22 del Anexo III, los daños causados por el incumplimiento por un Estado Parte o una organización internacional de sus obligaciones con arreglo a esta Parte entrañarán responsabilidad; los Estados Partes u organizaciones internacionales que actúen en común serán conjunta y solidariamente responsables. Sin embargo, el Estado Parte no será responsable de los daños causados en caso de incumplimiento de esta Parte por una persona a la que haya patrocinado con arreglo al apartado b) del párrafo 1 del artículo 153 si ha tomado todas las medidas necesarias y apropiadas para logra

el cumplimiento efectivo de conformidad con el párrafo 4 del artículo 153 y el párrafo 4 del artículo 4 del Anexo III.

3. Los Estados Partes que sean miembros de organizaciones internacionales adoptarán medidas apropiadas para velar por la aplicación de este artículo respecto de esas organizaciones.

Artículo 140

Beneficio de la humanidad

1. Las actividades en la Zona se realizarán, según se dispone expresamente en esta Parte, en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la ubicación geográfica de los Estados, ya sean ribereños o sin litoral, y prestando consideración especial a los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo y de los pueblos que no hayan logrado la plena independencia u otro régimen de autonomía reconocido por las Naciones Unidas de conformidad con la resolución 1514 (XV) y otras resoluciones pertinentes de la Asamblea General.

2. La Autoridad dispondrá la distribución equitativa de los beneficios financieros y otros beneficios económicos derivados de las actividades en la Zona mediante un mecanismo apropiado, sobre una base no discriminatoria, de conformidad con el inciso i) del apartado f) del párrafo 2 del artículo 160.

Artículo 141

Utilización de la Zona exclusivamente con fines pacíficos

La Zona estará abierta a la utilización exclusivamente con fines pacíficos por todos los Estados, ya sean ribereños o sin litoral, sin discriminación y sin perjuicio de las demás disposiciones de esta Parte.

Artículo 142

Derechos e intereses legítimos de los Estados ribereños

1. Las actividades en la Zona relativas a los recursos cuyos yacimientos se extiendan más allá de los límites de ella se realizarán teniendo debidamente en cuenta los derechos e intereses legítimos del Estado ribereño dentro de cuya jurisdicción se extiendan esos yacimientos.

2. Se celebrarán consultas con el Estado interesado, incluido un sistema de notificación previa, con miras a evitar la lesión de sus derechos e intereses legítimos. En los casos en que las actividades en la Zona puedan dar lugar a la explotación de recursos situados dentro de la jurisdicción nacional de un Estado ribereño, se requerirá su previo consentimiento.

3. Ni las disposiciones de esta Parte ni ningún derecho conferido o ejercido en virtud de ellas afectarán al derecho de los Estados ribereños a adoptar las medidas acordes con las disposiciones pertinentes de la Parte XII que sean

necesarias para prevenir, mitigar o eliminar un peligro grave e inminente para sus costas o intereses conexos originado por contaminación real o potencial u otros accidentes resultantes de cualesquiera actividades en la Zona o causados por ellas.

Artículo 143

Investigación científica marina

1. La investigación científica marina en la Zona se realizará exclusivamente con fines pacíficos y en beneficio de toda la humanidad, de conformidad con la Parte XIII.

2. La Autoridad podrá realizar investigaciones científicas marinas relativas a la Zona y sus recursos, y podrá celebrar contratos a ese efecto. La Autoridad promoverá e impulsará la realización de investigaciones científicas marinas en la Zona, y coordinará y difundirá los resultados de tales investigaciones y análisis cuando estén disponibles.

3. Los Estados Partes podrán realizar investigaciones científicas marinas en la Zona. Los Estados Partes promoverán la cooperación internacional en la investigación científica marina en la Zona:

- a) Participando en programas internacionales e impulsando la cooperación en materia de investigación científica marina de personal de diferentes países y de la Autoridad;
- b) Velando por que se elaboren programas por conducto de la Autoridad o de otras organizaciones internacionales, según corresponda, en beneficio de los Estados en desarrollo y de los Estados tecnológicamente menos avanzados con miras a:
 - i) Fortalecer la capacidad de esos Estados en materia de investigación;
 - ii) Capacitar a personal de esos Estados y de la Autoridad en las técnicas y aplicaciones de la investigación;
 - iii) Promover el empleo de personal calificado de esos Estados en la investigación en la Zona;
- c) Difundiendo efectivamente los resultados de las investigaciones y los análisis, cuando estén disponibles, a través de la Autoridad o de otros conductos internacionales cuando corresponda.

Artículo 144

Transmisión de tecnología

1. La Autoridad adoptará medidas de conformidad con esta Convención para:

- a) Adquirir tecnología y conocimientos científicos relacionados con las actividades en la Zona; y

b) Promover e impulsar la transmisión de tales tecnología y conocimientos científicos a los Estados en desarrollo de manera que todos los Estados Partes se beneficien de ellos.

2. Con tal fin, la Autoridad y los Estados Partes cooperarán para promover la transmisión de tecnología y conocimientos científicos relacionados con las actividades en la Zona de manera que la Empresa y todos los Estados Partes puedan beneficiarse de ellos. En particular, iniciarán y promoverán:

a) Programas para la transmisión de tecnología a la Empresa y a los Estados en desarrollo respecto de las actividades en la Zona, incluida, entre otras cosas, la facilitación del acceso de la Empresa y de los Estados en desarrollo a la tecnología pertinente, según modalidades y condiciones equitativas y razonables;

b) Medidas encaminadas al progreso de la tecnología de la Empresa y de la tecnología nacional de los Estados en desarrollo, en especial mediante la creación de oportunidades para la capacitación del personal de la Empresa y de los Estados en desarrollo en ciencia y tecnología marinas y su plena participación en las actividades en la Zona.

Artículo 145

Protección del medio marino

Se adoptarán con respecto a las actividades en la Zona las medidas necesarias de conformidad con esta Convención para asegurar la eficaz protección del medio marino contra los efectos nocivos que puedan resultar de esas actividades. Con ese objeto, la Autoridad establecerá las normas, reglamentos y procedimientos apropiados para, entre otras cosas:

a) Prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino y otros riesgos para éste, incluidas las costas, y la perturbación del equilibrio ecológico del medio marino, prestando especial atención a la necesidad de protección contra las consecuencias nocivas de actividades tales como la perforación, el dragado, la excavación, la evacuación de desechos, la construcción y el funcionamiento o mantenimiento de instalaciones, tuberías y otros dispositivos relacionados con tales actividades;

b) Proteger y conservar los recursos naturales de la Zona y prevenir daños a la flora y fauna marinas.

Artículo 146

Protección de la vida humana

Con respecto a las actividades en la Zona, se adoptarán las medidas necesarias para asegurar la eficaz protección de la vida humana. Con ese objeto, la Autoridad establecerá las normas, reglamentos y procedimientos apropiados que complementen el derecho internacional existente, tal como está contenido en los tratados en la materia.

Artículo 147

Armonización de las actividades en la Zona y en el medio marino

1. Las actividades en la Zona se realizarán teniendo razonablemente en cuenta otras actividades en el medio marino.
2. Las instalaciones utilizadas para la realización de actividades en la Zona estarán sujetas a las condiciones siguientes:
 - a) Serán construidas, emplazadas y retiradas exclusivamente de conformidad con lo dispuesto en esta Parte y con sujeción a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad. Se notificarán debidamente la construcción, el emplazamiento y el retiro de tales instalaciones y se mantendrán medios permanentes para señalar su presencia;
 - b) No serán establecidas donde puedan interferir la utilización de vías marítimas esenciales para la navegación internacional o en áreas de intensa actividad pesquera;
 - c) En torno a ellas se establecerán zonas de seguridad, con las señales apropiadas, a fin de preservar la seguridad de la navegación y de las instalaciones. La configuración y ubicación de las zonas de seguridad serán tales que no formen un cordón que impida el acceso legítimo de los buques a determinadas zonas marítimas o la navegación por vías marítimas internacionales;
 - d) Se utilizarán exclusivamente con fines pacíficos;
 - e) No poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.
3. Las demás actividades en el medio marino se realizarán teniendo razonablemente en cuenta las actividades en la Zona.

Artículo 148

Participación de los Estados en desarrollo en las actividades en la Zona

Se promoverá la participación efectiva de los Estados en desarrollo en las actividades en la Zona, según se dispone expresamente en esta Parte, teniendo debidamente en cuenta sus intereses y necesidades especiales y, en particular, la especial necesidad de los Estados en desarrollo sin litoral o en situación geográfica desventajosa de superar los obstáculos derivados de su ubicación desfavorable, incluidos la lejanía de la Zona y la dificultad de acceso a la Zona y desde ella.

Artículo 149

Objetos arqueológicos e históricos

Todos los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en la Zona serán conservados o se dispondrá de ellos en beneficio de toda la humanidad, teniendo particularmente en cuenta los derechos preferentes del Estado o país de origen, del Estado de origen cultural o del Estado de origen histórico y arqueológico.

SECCION 3. APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS DE LA ZONA

Artículo 150

Política general relacionada con las actividades en la Zona

Las actividades en la Zona se realizarán, según se dispone expresamente en esta Parte, de manera que fomenten el desarrollo saludable de la economía mundial y el crecimiento equilibrado del comercio internacional y promuevan la cooperación internacional en pro del desarrollo general de todos los países, especialmente de los Estados en desarrollo, y con miras a asegurar:

- a) El aprovechamiento de los recursos de la Zona;
- b) La administración ordenada, segura y racional de los recursos de la Zona, incluidas la realización eficiente de las actividades en la Zona y, de conformidad con sólidos principios de conservación, la evitación de desperdicios innecesarios;
- c) La ampliación de las oportunidades de participación en tales actividades en forma compatible particularmente con los artículos 144 y 148;
- d) La participación de la Autoridad en los ingresos y la transmisión de tecnología a la Empresa y a los Estados en desarrollo según lo dispuesto en esta Convención;
- e) El aumento de la disponibilidad de los minerales procedentes de la Zona en la medida necesaria, junto con los procedentes de otras fuentes, para asegurar el abastecimiento a los consumidores de tales minerales;
- f) La promoción de precios justos y estables, remunerativos para los productores y equitativos para los consumidores, respecto de los minerales procedentes tanto de la Zona como de otras fuentes, y la promoción del equilibrio a largo plazo entre la oferta y la demanda;
- g) Mayores oportunidades de que todos los Estados Partes, cualquiera que sea su sistema social y económico o su ubicación geográfica, participen en el aprovechamiento de los recursos de la Zona, así como la prevención de la monopolización de las actividades en la Zona;

h) La protección de los Estados en desarrollo respecto de los efectos adversos en sus economías o en sus ingresos de exportación resultantes de una reducción del precio o del volumen de exportación de un mineral, en la medida en que tal reducción sea ocasionada por actividades en la Zona, con arreglo al artículo 151;

i) El aprovechamiento del patrimonio común en beneficio de toda la humanidad;

j) Que las condiciones de acceso a los mercados de importación de los minerales procedentes de los recursos de la Zona y de los productos básicos obtenidos de tales minerales no sean más ventajosas que las de carácter más favorable que se apliquen a las importaciones procedentes de otras fuentes.

Artículo 151

Políticas de producción

1. a) Sin perjuicio de los objetivos previstos en el artículo 150, y con el propósito de aplicar el apartado h) de dicho artículo, la Autoridad, actuando por conducto de los foros existentes o por medio de nuevos acuerdos o convenios, según proceda, en los que participen todas las partes interesadas, incluidos productores y consumidores, adoptará las medidas necesarias para promover el crecimiento, la eficiencia y la estabilidad de los mercados de los productos básicos obtenidos de los minerales extraídos de la Zona, a precios remunerativos para los productores y equitativos para los consumidores. Todos los Estados Partes cooperarán a tal fin;

b) La Autoridad tendrá derecho a participar en cualquier conferencia sobre productos básicos que se ocupe de aquellos productos y en la que participen todas las partes interesadas, incluidos productores y consumidores. La Autoridad tendrá derecho a ser parte en cualquier acuerdo o convenio que sea resultado de las conferencias mencionadas previamente. La participación de la Autoridad en cualquier órgano establecido en virtud de esos acuerdos o convenios estará relacionada con la producción en la Zona y se efectuará conforme a las normas pertinentes de ese órgano;

c) La Autoridad cumplirá las obligaciones que haya contraído en virtud de los acuerdos o convenios a que se hace referencia en este párrafo de manera que asegure una aplicación uniforme y no discriminatoria respecto de la totalidad de la producción de los minerales respectivos en la Zona. Al hacerlo, la Autoridad actuará de manera compatible con las estipulaciones de los contratos vigentes y los planes de trabajo aprobados de la Empresa.

2. a) Durante el período provisional especificado en el párrafo 3 no se emprenderá la producción comercial de conformidad con un plan de trabajo aprobado hasta que el operador haya solicitado y obtenido de la Autoridad una autorización de producción. Esa autorización de producción no podrá solicitarse ni expedirse con más de cinco años de antelación al comienzo previsto de la producción comercial con arreglo al plan de trabajo, a menos que la Autoridad prescriba otro período en sus normas, reglamentos y procedimientos, teniendo presentes la índole y el calendario de ejecución de los proyectos;

b) En la solicitud de autorización de producción, el operador especificará la cantidad anual de níquel que prevea extraer con arreglo al plan de trabajo aprobado. La solicitud incluirá un plan de los gastos que el operador realizará con posterioridad a la recepción de la autorización, calculados razonablemente para que pueda iniciar la producción comercial en la fecha prevista;

c) A los efectos de los apartados a) y b), la Autoridad dictará normas de cumplimiento apropiadas, de conformidad con el artículo 17 del Anexo III;

d) La Autoridad expedirá una autorización de producción para el volumen de producción solicitado, a menos que la suma de ese volumen y de los volúmenes ya autorizados exceda del límite máximo de producción de níquel, calculado de conformidad con el párrafo 4 en el año de expedición de la autorización, durante cualquier año de producción planificada comprendido en el período provisional;

e) Una vez expedida la autorización de producción, ésta y la solicitud aprobada formarán parte del plan de trabajo aprobado;

f) Si, en virtud del apartado d), se rechazare la solicitud de autorización presentada por un operador, éste podrá volver a presentar una solicitud a la Autoridad en cualquier momento.

3. El período provisional comenzará cinco años antes del 1° de enero del año en que se prevea iniciar la primera producción comercial con arreglo a un plan de trabajo aprobado. Si el inicio de esa producción comercial se retrasare más allá del año proyectado originalmente, se modificarán en la forma correspondiente el comienzo del período provisional y el límite máximo de producción calculado originalmente. El período provisional durará 25 años o hasta que concluya la Conferencia de Revisión mencionada en el artículo 155 o hasta el día en que entren en vigor los nuevos acuerdos o convenios mencionados en el párrafo 1, rigiendo el plazo que venza antes. La Autoridad reasumirá las facultades previstas en este artículo por el resto del período provisional en caso de que los mencionados acuerdos o convenios expiren o queden sin efecto por cualquier motivo.

4. a) El límite máximo de producción para cualquier año del período provisional será la suma de:

- 1) La diferencia entre los valores de la línea de tendencia del consumo de níquel, calculados con arreglo al apartado b), para el año inmediatamente anterior al de la primera producción comercial y para el año inmediatamente anterior al comienzo del período provisional; y
 - ii) El 60% de la diferencia entre los valores de la línea de tendencia del consumo de níquel, calculados con arreglo al apartado b), para el año para el que se solicite la autorización de producción y para el año inmediatamente anterior al de la primera producción comercial;
- b) A los efectos del apartado a):

- 1) Los valores de la línea de tendencia que se utilicen para calcular el límite máximo de producción de níquel serán los valores del consumo anual de níquel según una línea de tendencia calculada durante el año en el que se expida una autorización de producción. La línea de tendencia se calculará mediante la regresión lineal de los logaritmos del consumo real de níquel correspondiente al período de 15 años más reciente del que se disponga de datos, siendo el tiempo la variable independiente. Esta línea de tendencia se denominará línea de tendencia inicial;
 - ii) Si la tasa anual de aumento de la línea de tendencia inicial es inferior al 3%, la línea de tendencia que se utilizará para determinar las cantidades mencionadas en el apartado a) será una línea que corte la línea de tendencia inicial en un punto que represente el valor correspondiente al primer año del período de 15 años pertinente y que aumente a razón del 3% por año; sin embargo, el límite de producción que se establezca para cualquier año del período provisional no podrá exceder en ningún caso de la diferencia entre el valor de la línea de tendencia inicial para ese año y el de la línea de tendencia inicial correspondiente al año inmediatamente anterior al comienzo del período provisional.
5. La Autoridad reservará, del límite máximo de producción permisible calculado con arreglo al párrafo 4, la cantidad de 38.000 toneladas métricas de níquel para la producción inicial de la Empresa.
6. a) Un operador podrá en cualquier año no alcanzar el volumen de producción anual de minerales procedentes de nódulos polimetálicos especificado en su autorización de producción o superarlo hasta el 8%, siempre que el volumen global de la producción no exceda del especificado en la autorización. Todo exceso comprendido entre el 8 y el 20% en cualquier año o todo exceso en el año o años posteriores tras dos años consecutivos en que se produzcan excesos se negociará con la Autoridad, la cual podrá exigir que el operador obtenga una autorización de producción suplementaria para esa producción adicional;
- b) Las solicitudes de autorización de producción suplementaria solamente serán estudiadas por la Autoridad después de haber resuelto todas las solicitudes pendientes de operadores que aún no hayan recibido autorizaciones de producción y después de haber tenido debidamente en cuenta a otros probables solicitantes. La Autoridad se guiará por el principio de no rebasar en ningún año del período provisional la producción total autorizada con arreglo al límite máximo de producción y no autorizará, en el marco de ningún plan de trabajo, la producción de una cantidad que exceda de 46.500 toneladas métricas de níquel por año.
7. Los volúmenes de producción de otros metales, como cobre, cobalto y manganeso, obtenidos de los nódulos polimetálicos que se extraigan con arreglo a una autorización de producción no serán superiores a los que se habrían obtenido si el operador hubiese producido el volumen máximo de níquel de esos nódulos de conformidad con este artículo. La Autoridad establecerá, con arreglo al artículo 17 del Anexo III, normas, reglamentos y procedimientos para aplicar este párrafo.

8. Los derechos y obligaciones en materia de prácticas económicas desleales previstos en los acuerdos comerciales multilaterales pertinentes serán aplicables a la exploración y explotación de minerales de la Zona. A los efectos de la solución de las controversias que surjan respecto de la aplicación de esta disposición, los Estados Partes que sean partes en esos acuerdos comerciales multilaterales podrán valerse de los procedimientos de solución previstos en ellos.

9. La Autoridad estará facultada para limitar el volumen de producción de los minerales de la Zona, distintos de los minerales procedentes de nódulos polimetálicos, en las condiciones y según los métodos que sean apropiados mediante la adopción de reglamentos de conformidad con el párrafo 8 del artículo 161.

10. Por recomendación del Consejo fundada en el asesoramiento de la Comisión de Planificación Económica, la Asamblea establecerá un sistema de compensación o adoptará otras medidas de asistencia para el reajuste económico, incluida la cooperación con los organismos especializados y otras organizaciones internacionales, en favor de los países en desarrollo cuyos ingresos de exportación o cuya economía sufran serios perjuicios como consecuencia de una disminución del precio o del volumen exportado de un mineral, en la medida en que tal disminución se deba a actividades en la Zona. Previa solicitud, la Asamblea iniciará estudios de los problemas de los Estados que puedan verse más gravemente afectados, a fin de minimizar sus dificultades y prestarles ayuda para su reajuste económico.

Artículo 152

Ejercicio de las facultades y funciones de la Autoridad

1. La Autoridad evitará toda discriminación en el ejercicio de sus facultades y funciones, incluso al conceder oportunidades de realizar actividades en la Zona.

2. Sin embargo, podrá prestar atención especial a los Estados en desarrollo, en particular a aquéllos sin litoral o en situación geográfica desventajosa, según se prevé expresamente en esta Parte.

Artículo 153

Sistema de exploración y explotación

1. Las actividades en la Zona serán organizadas, realizadas y controladas por la Autoridad en nombre de toda la humanidad de conformidad con el presente artículo, así como con otras disposiciones pertinentes de esta Parte y los anexos pertinentes, y las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

2. Las actividades en la Zona serán realizadas tal como se dispone en el párrafo 3:

a) Por la Empresa, y

b) En asociación con la Autoridad, por Estados Partes o empresas estatales o por personas naturales o jurídicas que posean la nacionalidad de Estados Partes o que sean efectivamente controladas por ellos o por sus nacionales, cuando las patrocinen dichos Estados, o por cualquier agrupación de los anteriores que reúna los requisitos previstos en esta Parte y en el Anexo III.

3. Las actividades en la Zona se realizarán con arreglo a un plan de trabajo oficial escrito, preparado con arreglo al Anexo III y aprobado por el Consejo tras su examen por la Comisión Jurídica y Técnica. En el caso de las actividades en la Zona realizadas en la forma autorizada por la Autoridad por las entidades o personas especificadas en el apartado b) del párrafo 2, el plan de trabajo, de conformidad con el artículo 3 del Anexo III, tendrá la forma de un contrato. En tales contratos podrán estipularse arreglos conjuntos de conformidad con el artículo 11 del Anexo III.

4. La Autoridad ejercerá sobre las actividades en la Zona el control que sea necesario para lograr que se cumplan las disposiciones pertinentes de esta Parte y de los correspondientes anexos, las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad y los planes de trabajo aprobados de conformidad con el párrafo 3. Los Estados Partes prestarán asistencia a la Autoridad adoptando todas las medidas necesarias para lograr dicho cumplimiento, de conformidad con el artículo 139.

5. La Autoridad tendrá derecho a adoptar en todo momento cualquiera de las medidas previstas en esta Parte para asegurar el cumplimiento de sus disposiciones y el desempeño de las funciones de control y reglamentación que se le asignen en virtud de esta Parte o con arreglo a cualquier contrato. La Autoridad tendrá derecho a inspeccionar todas las instalaciones utilizadas en relación con las actividades en la Zona y situadas en ella.

6. El contrato celebrado con arreglo al párrafo 3 garantizará los derechos del contratista. Por consiguiente, no será modificado, suspendido ni rescindido, excepto de conformidad con los artículos 18 y 19 del Anexo III.

Artículo 154

Examen periódico

Cada cinco años a partir de la entrada en vigor de esta Convención, la Asamblea procederá a un examen general y sistemático de la forma en que el régimen internacional de la Zona establecido en esta Convención haya funcionado en la práctica. A la luz de ese examen, la Asamblea podrá adoptar o recomendar que otros órganos adopten medidas, de conformidad con las disposiciones y procedimientos de esta Parte y de los anexos correspondientes, que permitan mejorar el funcionamiento del régimen.

Artículo 155

Conferencia de Revisión

1. Quince años después del 1° de enero del año en que comience la primera producción comercial con arreglo a un plan de trabajo aprobado, la Asamblea

convocará a una conferencia de revisión de las disposiciones de esta Parte y de los anexos pertinentes que regulan el sistema de exploración y explotación de los recursos de la Zona. A la luz de la experiencia adquirida en ese lapso, la Conferencia de Revisión examinará en detalle:

- a) Si las disposiciones de esta Parte que regulan el sistema de exploración y explotación de los recursos de la Zona han cumplido sus finalidades en todos sus aspectos, en particular, si han beneficiado a toda la humanidad;
- b) Si durante el período de 15 años las áreas reservadas se han explotado de modo eficaz y equilibrado en comparación con las áreas no reservadas;
- c) Si el desarrollo y la utilización de la Zona y sus recursos se han llevado a cabo de manera que fomenten el desarrollo saludable de la economía mundial y el crecimiento equilibrado del comercio internacional;
- d) Si se ha impedido la monopolización de las actividades en la Zona;
- e) Si se han cumplido las políticas establecidas en los artículos 150 y 151; y
- f) Si el sistema ha dado lugar a una distribución equitativa de los beneficios derivados de las actividades en la Zona, considerando en particular los intereses y las necesidades de los Estados en desarrollo.

2. La Conferencia de Revisión velará por que se mantengan el principio del patrimonio común de la humanidad, el régimen internacional para la explotación equitativa de los recursos de la Zona en beneficio de todos los países, especialmente de los Estados en desarrollo, y la existencia de una Autoridad que organice, realice y controle las actividades en la Zona. También velará por que se mantengan los principios establecidos en esta Parte, relativos a la exclusión de toda reivindicación y de todo ejercicio de soberanía sobre parte alguna de la Zona, los derechos de los Estados y su comportamiento general en relación con la Zona, y su participación en las actividades de la Zona de conformidad con esta Convención, la prevención de la monopolización de las actividades en la Zona, la utilización de la Zona exclusivamente con fines pacíficos, los aspectos económicos de las actividades en la Zona, la investigación científica marina, la transmisión de tecnología, la protección del medio marino y de la vida humana, los derechos de los Estados ribereños, el régimen jurídico de las aguas suprayacentes a la Zona y del espacio aéreo sobre ellas y la armonización de las actividades en la Zona y de otras actividades en el medio marino.

3. El procedimiento aplicable para la adopción de decisiones en la Conferencia de Revisión será el mismo aplicable en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Conferencia hará todo lo posible para que los acuerdos sobre enmiendas se tomen por consenso y dichos asuntos no deberían someterse a votación hasta que no se hayan agotado todos los esfuerzos por llegar a un consenso.

4. Si la Conferencia de Revisión, cinco años después de su apertura, no hubiere llegado a un acuerdo sobre el sistema de exploración y explotación de los recursos de la Zona, podrá decidir durante los doce meses siguientes, por mayoría de tres cuartos de los Estados Partes, adoptar y presentar a los Estados Partes, para su ratificación o adhesión, las enmiendas por las que se cambie o modifique el sistema que considere necesarias y apropiadas. Tales enmiendas entrarán en vigor para todos los Estados Partes doce meses después del depósito de los instrumentos de ratificación o adhesión de tres cuartos de los Estados Partes.

5. Las enmiendas que adopte la Conferencia de Revisión de conformidad con este artículo no afectarán a los derechos adquiridos en virtud de contratos existentes.

SECCION 4. LA AUTORIDAD

SUBSECCION A. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 156

Establecimiento de la Autoridad

1. Por esta Convención se establece la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, que actuará de conformidad con esta Parte.

2. Todos los Estados Partes son ipso facto miembros de la Autoridad.

3. Los observadores en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que hayan firmado el Acta Final y no figuren en los apartados c), d), e) o f) del párrafo 1 del artículo 305 tendrán derecho a participar como observadores en la Autoridad, de conformidad con sus normas, reglamentos y procedimientos.

4. La Autoridad tendrá su sede en Jamaica.

5. La Autoridad podrá establecer los centros u oficinas regionales que considere necesarios para el desempeño de sus funciones.

Artículo 157

Naturaleza y principios fundamentales de la Autoridad

1. La Autoridad es la organización por conducto de la cual los Estados Partes organizarán y controlarán las actividades en la Zona de conformidad con esta Parte, particularmente con miras a la administración de los recursos de la Zona.

2. La Autoridad tendrá las facultades y funciones que expresamente se le confieren en esta Convención. Tendrá también las facultades accesorias, compatibles con esta Convención, que resulten implícitas y necesarias para el ejercicio de aquellas facultades y funciones con respecto a las actividades en la Zona.

3. La Autoridad se basa en el principio de la igualdad soberana de todos sus miembros.

4. Todos los miembros de la Autoridad cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas de conformidad con esta Parte, a fin de asegurar a cada uno de ellos los derechos y beneficios dimanados de su calidad de tales.

Artículo 158

Organos de la Autoridad

1. Por esta Convención se establecen, como órganos principales de la Autoridad, una Asamblea, un Consejo y una Secretaría.

2. Se establece también la Empresa, órgano mediante el cual la Autoridad ejercerá las funciones mencionadas en el párrafo 1 del artículo 170.

3. Podrán establecerse, de conformidad con esta Parte, los órganos subsidiarios que se consideren necesarios.

4. A cada uno de los órganos principales de la Autoridad y a la Empresa les corresponderá ejercer las facultades y funciones que se les confieran. En el ejercicio de dichas facultades y funciones, cada uno de los órganos se abstendrá de tomar medida alguna que pueda menoscabar o impedir el ejercicio de facultades y funciones específicas conferidas a otro órgano.

SUBSECCION B. LA ASAMBLEA

Artículo 159

Composición, procedimiento y votaciones

1. La Asamblea estará integrada por todos los miembros de la Autoridad. Cada miembro tendrá un representante en la Asamblea, al que podrán acompañar suplentes y asesores.

2. La Asamblea celebrará un período ordinario de sesiones cada año y períodos extraordinarios de sesiones cuando ella misma lo decida o cuando sea convocada por el Secretario General a petición del Consejo o de la mayoría de los miembros de la Autoridad.

3. Los períodos de sesiones se celebrarán en la sede de la Autoridad, a menos que la Asamblea decida otra cosa.

4. La Asamblea aprobará su reglamento. Al comienzo de cada período ordinario de sesiones, elegirá a su Presidente y a los demás miembros de la Mesa que considere necesarios. Estos ocuparán su cargo hasta que sean elegidos el nuevo Presidente y los demás miembros de la Mesa en el siguiente período ordinario de sesiones.

5. La mayoría de los miembros de la Asamblea constituirá quórum.
6. Cada miembro de la Asamblea tendrá un voto.
7. Las decisiones sobre cuestiones de procedimiento, incluidas las de convocar períodos extraordinarios de sesiones de la Asamblea, se adoptarán por mayoría de los miembros presentes y votantes.
8. Las decisiones sobre cuestiones de fondo se adoptarán por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes, siempre que comprenda la mayoría de los miembros que participen en el período de sesiones. En caso de duda sobre si una cuestión es o no de fondo, esa cuestión será tratada como cuestión de fondo a menos que la Asamblea decida otra cosa por la mayoría requerida para las decisiones sobre cuestiones de fondo.
9. Cuando una cuestión de fondo vaya a ser sometida a votación por primera vez, el Presidente podrá aplazar la decisión de someterla a votación por un período no superior a cinco días civiles, y deberá hacerlo cuando lo solicite al menos una quinta parte de los miembros de la Asamblea. Esta disposición sólo podrá aplicarse una vez respecto de la misma cuestión, y su aplicación no entrañará el aplazamiento de la cuestión hasta una fecha posterior a la de clausura del período de sesiones.
10. Previa solicitud, dirigida por escrito al Presidente y apoyada como mínimo por una cuarta parte de los miembros de la Autoridad, de que se emita una opinión consultiva acerca de la conformidad con esta Convención de una propuesta a la Asamblea respecto de cualquier asunto, la Asamblea pedirá a la Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar que emita una opinión consultiva al respecto y aplazará la votación sobre dicha propuesta hasta que la Sala emita su opinión consultiva. Si ésta no se recibiere antes de la última semana del período de sesiones en que se solicite, la Asamblea decidirá cuándo habrá de reunirse para proceder a la votación aplazada.

Artículo 160

Facultades y funciones

1. La Asamblea, en su carácter de único órgano integrado por todos los miembros de la Autoridad, será considerada el órgano supremo de ésta, ante el cual responderán los demás órganos principales tal como se dispone expresamente en esta Convención. La Asamblea estará facultada para establecer, de conformidad con esta Convención, la política general de la Autoridad respecto de todas las cuestiones de la competencia de ésta.
2. Además, la Asamblea tendrá las siguientes facultades y funciones:
 - a) Elegir a los miembros del Consejo de conformidad con el artículo 161;
 - b) Elegir al Secretario General entre los candidatos propuestos por el Consejo;

c) Elegir, por recomendación del Consejo, a los miembros de la Junta Directiva y al Director General de la Empresa;

d) Establecer los órganos subsidiarios que sean necesarios para el desempeño de sus funciones, de conformidad con esta Parte. En la composición de tales órganos se tendrán debidamente en cuenta el principio de la distribución geográfica equitativa y los intereses especiales y la necesidad de asegurar el concurso de miembros calificados y competentes en las diferentes cuestiones técnicas de que se ocupen esos órganos;

e) Determinar las cuotas de los miembros en el presupuesto administrativo de la Autoridad con arreglo a una escala convenida, basada en la que se utiliza para el presupuesto ordinario de las Naciones Unidas, hasta que la Autoridad tenga suficientes ingresos de otras fuentes para sufragar sus gastos administrativos;

f) i) Examinar y aprobar, por recomendación del Consejo, las normas, reglamentos y procedimientos sobre la distribución equitativa de los beneficios financieros y otros beneficios económicos obtenidos de las actividades en la Zona y los pagos y contribuciones hechos en aplicación de lo dispuesto en el artículo 82, teniendo especialmente en cuenta los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo y de los pueblos que no hayan alcanzado la plena independencia u otro régimen de autonomía. La Asamblea, si no aprueba las recomendaciones del Consejo, las devolverá para que éste las reexamine atendiendo a las opiniones expuestas por ella;

ii) Examinar y aprobar las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad y cualesquiera enmiendas a ellos, aprobados provisionalmente por el Consejo en aplicación de lo dispuesto en el inciso ii) del apartado o) del párrafo 2 del artículo 162. Estas normas, reglamentos y procedimientos se referirán a la prospección, exploración y explotación en la Zona, a la gestión financiera y la administración interna de la Autoridad y, por recomendación de la Junta Directiva de la Empresa, a la transferencia de fondos de la Empresa a la Autoridad;

g) Decidir sobre la distribución equitativa de los beneficios financieros y otros beneficios económicos obtenidos de las actividades en la Zona, en forma compatible con esta Convención y las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad;

h) Examinar y aprobar el proyecto de presupuesto anual de la Autoridad presentado por el Consejo;

i) Examinar los informes periódicos del Consejo y de la Empresa, así como los informes especiales solicitados al Consejo o a cualquier otro órgano de la Autoridad;

j) Iniciar estudios y hacer recomendaciones para promover la cooperación internacional en lo que atañe a las actividades en la Zona y fomentar el desarrollo progresivo del derecho internacional sobre la materia y su codificación;

k) Examinar los problemas de carácter general que se planteen en relación con las actividades en la Zona, particularmente a los Estados en desarrollo, así como los que se planteen a los Estados en relación con esas actividades y se deban a su situación geográfica, en particular en el caso de los Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa;

l) Establecer un sistema de compensación o adoptar otras medidas de asistencia para el reajuste económico, de conformidad con el párrafo 10 del artículo 151, previa recomendación del Consejo basada en el asesoramiento de la Comisión de Planificación Económica;

m) Suspender el ejercicio de los derechos y privilegios inherentes a la calidad de miembro, de conformidad con el artículo 185;

n) Examinar cualesquiera cuestiones o asuntos comprendidos en el ámbito de competencia de la Autoridad y decidir, en forma compatible con la distribución de facultades y funciones entre los órganos de la Autoridad, cuál de ellos se ocupará de las cuestiones o asuntos no encomendados expresamente a un órgano determinado.

SUBSECCION C. EL CONSEJO

Artículo 161

Composición, procedimiento y votaciones

1. El Consejo estará integrado por 36 miembros de la Autoridad elegidos por la Asamblea en el orden siguiente:

a) Cuatro miembros escogidos entre los Estados Partes que, durante los últimos cinco años respecto de los cuales se disponga de estadísticas, hayan absorbido más del 2% del consumo mundial total o hayan efectuado importaciones netas de más del 2% de las importaciones mundiales totales de los productos básicos obtenidos a partir de las categorías de minerales que hayan de extraerse de la Zona y, en todo caso, un Estado de la región de Europa oriental (socialista), así como el mayor consumidor;

b) Cuatro miembros escogidos entre los ocho Estados Partes que, directamente o por medio de sus nacionales, hayan hecho las mayores inversiones en la preparación y en la realización de actividades en la Zona, incluido por lo menos un Estado de la región de Europa oriental (socialista);

c) Cuatro miembros escogidos entre los Estados Partes que, sobre la base de la producción de las áreas que se encuentran bajo su jurisdicción, sean grandes exportadores netos de las categorías de minerales que han de extraerse de la Zona, incluidos por lo menos dos Estados en desarrollo cuyas exportaciones de esos minerales tengan una importancia considerable para su economía;

d) Seis miembros escogidos entre los Estados Partes en desarrollo, que representen intereses especiales. Los intereses especiales que han de estar representados incluirán los de los Estados con gran población, los Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa, los Estados que sean grandes importadores de las categorías de minerales que han de extraerse de la Zona, los Estados que sean productores potenciales de tales minerales y los Estados en desarrollo menos adelantados;

e) Dieciocho miembros escogidos de conformidad con el principio de asegurar una distribución geográfica equitativa de los puestos del Consejo en su totalidad, a condición de que cada región geográfica cuente por lo menos con un miembro elegido en virtud de este apartado. A tal efecto, se considerarán regiones geográficas África, América Latina, Asia, Europa occidental y otros Estados, y Europa oriental (socialista);

2. Al elegir a los miembros del Consejo de conformidad con el párrafo 1, la Asamblea velará por que:

a) Los Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa tengan una representación razonablemente proporcional a su representación en la Asamblea;

b) Los Estados ribereños, especialmente los Estados en desarrollo, en que no concurren las condiciones señaladas en los apartados a), b), c) o d) del párrafo 1 tengan una representación razonablemente proporcional a su representación en la Asamblea;

c) Cada grupo de Estados Partes que deba estar representado en el Consejo esté representado por los miembros que, en su caso, sean propuestos por ese grupo.

3. Las elecciones se celebrarán en los períodos ordinarios de sesiones de la Asamblea. El mandato de cada miembro del Consejo durará cuatro años. No obstante, en la primera elección el mandato de la mitad de los miembros de cada uno de los grupos previstos en el párrafo 1 durará dos años.

4. Los miembros del Consejo podrán ser reelegidos, pero habrá de tenerse presente la conveniencia de la rotación en la composición del Consejo.

5. El Consejo funcionará en la sede de la Autoridad y se reunirá con la frecuencia que los asuntos de la Autoridad requieran, pero al menos tres veces por año.

6. La mayoría de los miembros del Consejo constituirá quórum.

7. Cada miembro del Consejo tendrá un voto.

8. a) Las decisiones sobre cuestiones de procedimiento se adoptarán por mayoría de los miembros presentes y votantes;

b) Las decisiones sobre las cuestiones de fondo que surjan en relación con los apartados f), g), h), i), n), p) y v) del párrafo 2 del artículo 162 y con el

artículo 191 se adoptarán por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes, siempre que comprenda la mayoría de los miembros del Consejo;

c) Las decisiones sobre las cuestiones de fondo que surjan en relación con las disposiciones que se enumeran a continuación se adoptarán por mayoría de tres cuartos de los miembros presentes y votantes, siempre que comprenda la mayoría de los miembros del Consejo: párrafo 1 del artículo 162; apartados a), b), c), d), e), l), q), r), s) y t) del párrafo 2 del artículo 162; apartado u) del párrafo 2 del artículo 162, en los casos de incumplimiento de un contratista o de un patrocinador; apartado w) del párrafo 2 del artículo 162, con la salvedad de que la obligatoriedad de las órdenes expedidas con arreglo a ese apartado no podrá exceder de 30 días a menos que sean confirmadas por una decisión adoptada de conformidad con el apartado d); apartados x), y) y z) del párrafo 2 del artículo 162; párrafo 2 del artículo 163; párrafo 3 del artículo 174; artículo 11 del Anexo IV;

d) Las decisiones sobre las cuestiones de fondo que surjan en relación con los apartados m) y o) del párrafo 2 del artículo 162 y con la aprobación de enmiendas a la Parte XI se adoptarán por consenso;

e) Para los efectos de los apartados d), f) y g), por "consenso" se entiende la ausencia de toda objeción formal. Dentro de los 14 días siguientes a la presentación de una propuesta al Consejo, el Presidente averiguará si se formularía alguna objeción formal a su aprobación. Cuando el Presidente constate que se formularía tal objeción, establecerá y convocará, dentro de los tres días siguientes a la fecha de esa constatación, un comité de conciliación, integrado por nueve miembros del Consejo como máximo, cuya presidencia asumirá, con objeto de conciliar las divergencias y preparar una propuesta que pueda ser aprobada por consenso. El comité trabajará con diligencia e informará al Consejo en un plazo de 14 días a partir de su establecimiento. Cuando el comité no pueda recomendar ninguna propuesta susceptible de ser aprobada por consenso, indicará en su informe las razones de la oposición a la propuesta;

f) Las decisiones sobre las cuestiones que no estén enumeradas en los apartados precedentes y que el Consejo esté autorizado a adoptar en virtud de las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, o por cualquier otro concepto, se adoptarán de conformidad con los apartados de este párrafo especificados en las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad o, si no se especifica en ningún apartado, por decisión del Consejo adoptada, de ser posible con antelación, por consenso;

g) En caso de duda acerca de si una cuestión está comprendida en los apartados a), b), c) o d), la cuestión se decidirá como si estuviese comprendida en el apartado en que se exija una mayoría más alta o el consenso, según el caso, a menos que el Consejo decida otra cosa por tal mayoría o por consenso.

9. El Consejo establecerá un procedimiento conforme al cual un miembro de la Autoridad que no esté representado en el Consejo pueda enviar un representante para asistir a una sesión de éste cuando ese miembro lo solicite o cuando el Consejo examine una cuestión que le concierna particularmente. Ese representante podrá participar en las deliberaciones, pero no tendrá voto.

Artículo 162

Facultades y funciones

1. El Consejo es el órgano ejecutivo de la Autoridad y estará facultado para establecer, de conformidad con esta Convención y con la política general establecida por la Asamblea, la política concreta que seguirá la Autoridad en relación con toda cuestión o asunto de su competencia.
2. Además, el Consejo:
 - a) Supervisará y coordinará la aplicación de las disposiciones de esta Parte respecto de todas las cuestiones y asuntos de la competencia de la Autoridad y señalará a la atención de la Asamblea los casos de incumplimiento;
 - b) Presentará a la Asamblea una lista de candidatos para el cargo de Secretario General;
 - c) Recomendará a la Asamblea candidatos para la elección de los miembros de la Junta Directiva y del Director General de la Empresa;
 - d) Constituirá, cuando proceda y prestando la debida atención a las consideraciones de economía y eficiencia, los órganos subsidiarios que sean necesarios para el desempeño de sus funciones de conformidad con esta Parte. En la composición de los órganos subsidiarios se hará hincapié en la necesidad de contar con miembros calificados y competentes en las materias técnicas de que se ocupen esos órganos, teniendo debidamente en cuenta el principio de la distribución geográfica equitativa y los intereses especiales;
 - e) Aprobará su reglamento, que incluirá el procedimiento para la designación de su Presidente;
 - f) Concertará, en nombre de la Autoridad y en el ámbito de su competencia, acuerdos con las Naciones Unidas u otras organizaciones internacionales, con sujeción a la aprobación de la Asamblea;
 - g) Examinará los informes de la Empresa y los transmitirá a la Asamblea con sus recomendaciones;
 - h) Presentará a la Asamblea informes anuales y los especiales que ésta le pida;
 - i) Impartirá directrices a la Empresa de conformidad con el artículo 170;
 - j) Aprobará los planes de trabajo de conformidad con el artículo 6 del Anexo III. Su decisión sobre cada plan de trabajo será adoptada dentro de los 60 días siguientes a la presentación del plan por la Comisión Jurídica y Técnica en un período de sesiones del Consejo, de conformidad con los procedimientos siguientes:

- i) Cuando la Comisión recomiende que se apruebe un plan de trabajo, se considerará que éste ha sido aprobado por el Consejo si ninguno de sus miembros presenta al Presidente, en un plazo de 14 días, una objeción por escrito en la que expresamente se afirme que no se han cumplido los requisitos del artículo 6 del Anexo III. De haber objeción, se aplicará el procedimiento de conciliación del apartado e) del párrafo 8 del artículo 161. Si una vez concluido ese procedimiento se mantiene la objeción a que se apruebe dicho plan de trabajo, se considerará que el plan de trabajo ha sido aprobado, a menos que el Consejo lo rechace por consenso de sus miembros, excluidos el Estado o los Estados que hayan presentado la solicitud o hayan patrocinado al solicitante;
- ii) Cuando la Comisión recomiende que se rechace un plan de trabajo, o se abstenga de hacer una recomendación al respecto, el Consejo podrá aprobarlo por mayoría de tres cuartos de los miembros presentes y votantes, siempre que comprenda la mayoría de los miembros participantes en el período de sesiones;
- k) Aprobará los planes de trabajo que presente la Empresa de conformidad con el artículo 12 del Anexo IV, aplicando, mutatis mutandis, los procedimientos establecidos en el apartado j);
- l) Ejercerá control sobre las actividades en la Zona, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 153 y las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad;
- m) Adoptará, por recomendación de la Comisión de Planificación Económica, las medidas necesarias y apropiadas para la protección de los Estados en desarrollo, con arreglo al apartado h) del artículo 150, respecto de los efectos económicos adversos a que se refiere ese apartado;
- n) Formulará recomendaciones a la Asamblea, basándose en el asesoramiento de la Comisión de Planificación Económica, respecto del sistema de compensación u otras medidas de asistencia para el reajuste económico previstos en el párrafo 10 del artículo 151;
- o)
 - i) Recomendará a la Asamblea normas, reglamentos y procedimientos sobre la distribución equitativa de los beneficios financieros y otros beneficios económicos derivados de las actividades en la Zona y sobre los pagos y contribuciones que deban efectuarse en virtud del artículo 82, teniendo especialmente en cuenta los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo y de los pueblos que no hayan alcanzado la plena independencia u otro régimen de autonomía;
 - ii) Dictará y aplicará provisionalmente, hasta que los apruebe la Asamblea, las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, y cualesquiera enmiendas a ellos, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Comisión Jurídica y Técnica o de otro órgano subordinado pertinente. Estas normas, reglamentos y procedimientos se referirán a la prospección, exploración y explotación en la Zona

y a la gestión financiera y la administración interna de la Autoridad. Se dará prioridad a la adopción de normas, reglamentos y procedimientos para la exploración y explotación de nódulos polimetálicos. Las normas, reglamentos y procedimientos para la exploración y explotación de recursos que no sean nódulos polimetálicos se adoptarán dentro de los tres años siguientes a la fecha en que un miembro de la Autoridad pida a ésta que las adopte. Las normas, reglamentos y procedimientos permanecerán en vigor en forma provisional hasta que sean aprobados por la Asamblea o enmendados por el Consejo teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la Asamblea;

p) Fiscalizará todos los pagos y cobros de la Autoridad relativos a las actividades que se realicen en virtud de esta Parte;

q) Efectuará la selección entre los solicitantes de autorizaciones de producción de conformidad con el artículo 7 del Anexo III cuando esa selección sea necesaria en virtud de dicha disposición;

r) Presentará a la Asamblea, para su aprobación, el proyecto de presupuesto anual de la Autoridad;

s) Formulará a la Asamblea recomendaciones sobre la política general relativa a cualesquiera cuestiones o asuntos de la competencia de la Autoridad;

t) Formulará a la Asamblea recomendaciones respecto de la suspensión del ejercicio de los derechos y privilegios inherentes a la calidad de miembro de conformidad con el artículo 185;

u) Incoará, en nombre de la Autoridad, procedimientos ante la Sala de Controversias de los Fondos Marinos en casos de incumplimiento;

v) Notificará a la Asamblea los fallos que la Sala de Controversias de los Fondos Marinos dicte en los procedimientos incoados en virtud del apartado u), y formulará las recomendaciones que considere apropiadas con respecto a las medidas que hayan de adoptarse;

w) En casos de urgencia, expedirá órdenes, que podrán incluir la suspensión o el reajuste de operaciones, a fin de impedir daños graves al medio marino como consecuencia de actividades en la Zona;

x) Excluirá de la explotación por contratistas o por la Empresa ciertas áreas cuando pruebas fundadas indiquen que existe el riesgo de causar daños graves al medio marino;

y) Establecerá un órgano subsidiario para la elaboración de proyectos de normas, reglamentos y procedimientos financieros relativos a:

i) La gestión financiera de conformidad con los artículos 171 a 175; y

ii) Los asuntos financieros de conformidad con el artículo 13 y el apartado c) del párrafo 1 del artículo 17 del Anexo III;

z) Establecerá mecanismos apropiados para dirigir y supervisar un cuerpo de inspectores que examinen las actividades que se realicen en la Zona para determinar si se cumplen las disposiciones de esta Parte, las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad y las modalidades y condiciones de cualquier contrato celebrado con ella.

Artículo 163

Organos del Consejo

1. Se establecen como órganos del Consejo:

- a) Una Comisión de Planificación Económica;
- b) Una Comisión Jurídica y Técnica.

2. Cada comisión estará constituida por 15 miembros elegidos por el Consejo entre los candidatos propuestos por los Estados Partes. No obstante, si es necesario, el Consejo podrá decidir aumentar el número de miembros de cualquiera de ellas teniendo debidamente en cuenta las exigencias de economía y eficiencia.

3. Los miembros de cada comisión tendrán las calificaciones adecuadas en la esfera de competencia de esa comisión. Los Estados Partes propondrán candidatos de la máxima competencia e integridad que posean calificaciones en las materias pertinentes, de modo que quede garantizado el funcionamiento eficaz de las Comisiones.

4. En la elección, se tendrá debidamente en cuenta la necesidad de una distribución geográfica equitativa y de la representación de los intereses especiales.

5. Ningún Estado Parte podrá proponer a más de un candidato a miembro de una comisión. Ninguna persona podrá ser elegida miembro de más de una comisión.

6. Los miembros de las comisiones desempeñarán su cargo durante cinco años y podrán ser reelegidos para un nuevo mandato.

7. En caso de fallecimiento, incapacidad o renuncia de un miembro de las comisiones antes de la expiración de su mandato, el Consejo elegirá a una persona de la misma región geográfica o esfera de intereses, quien ejercerá el cargo durante el resto de ese mandato.

8. Los miembros de las comisiones no tendrán interés financiero en ninguna actividad relacionada con la exploración y explotación de la Zona. Con sujeción a sus responsabilidades ante la comisión a que pertenezcan, no revelarán, ni siquiera después de la terminación de sus funciones, ningún secreto industrial, ningún dato que sea objeto de derechos de propiedad industrial y se transmita a la Autoridad

con arreglo al artículo 14 del Anexo III, ni cualquier otra información confidencial que llegue a su conocimiento como consecuencia del desempeño de sus funciones.

9. Cada comisión desempeñará sus funciones de conformidad con las orientaciones y directrices que establezca el Consejo.

10. Cada comisión elaborará las normas y reglamentos necesarios para el desempeño eficaz de sus funciones y los someterá a la aprobación del Consejo.

11. Los procedimientos para la adopción de decisiones en las comisiones serán los establecidos en las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad. Las recomendaciones al Consejo irán acompañadas, cuando sea necesario, de un resumen de las divergencias de opinión que haya habido en las comisiones.

12. Las comisiones desempeñarán normalmente sus funciones en la sede de la Autoridad y se reunirán con la frecuencia que requiera el desempeño eficaz de ellas.

13. En el desempeño de sus funciones, cada comisión podrá consultar, cuando proceda, a otra comisión, a cualquier órgano competente de las Naciones Unidas y sus organismos especializados o a cualquier organización internacional que tenga competencia en la materia objeto de la consulta.

Artículo 164

Comisión de Planificación Económica

1. Los miembros de la Comisión de Planificación Económica poseerán las calificaciones apropiadas en materia de explotación minera, administración de actividades relacionadas con los recursos minerales, comercio internacional o economía internacional, entre otras. El Consejo procurará que la composición de la Comisión incluya todas las calificaciones pertinentes. En la Comisión se incluirán por lo menos dos miembros procedentes de Estados en desarrollo cuyas exportaciones le las categorías de minerales que hayan de extraerse de la Zona tengan consecuencias importantes en sus economías.

2. La Comisión:

a) Propondrá, a solicitud del Consejo, medidas para aplicar las decisiones relativas a las actividades en la Zona adoptadas de conformidad con esta Convención;

b) Examinará las tendencias de la oferta, la demanda y los precios de los minerales que puedan extraerse de la Zona, así como los factores que influyan en esas magnitudes, teniendo en cuenta los intereses de los países importadores y de los países exportadores, en particular de los que sean Estados en desarrollo;

c) Examinará cualquier situación de la que puedan resultar los efectos adversos mencionados en el apartado h) del artículo 150 que el Estado o los Estados Partes interesados señalen a su atención, y hará las recomendaciones apropiadas al Consejo;

d) Propondrá al Consejo para su presentación a la Asamblea, según lo dispuesto en el párrafo 10 del artículo 151, un sistema de compensación u otras medidas de asistencia para el reajuste económico en favor de los Estados en desarrollo que sufran efectos adversos como consecuencia de las actividades en la Zona, y hará al Consejo las recomendaciones necesarias para la aplicación del sistema o las medidas que la Asamblea haya aprobado en cada caso.

Artículo 165

Comisión Jurídica y Técnica

1. Los miembros de la Comisión Jurídica y Técnica poseerán las calificaciones apropiadas en materia de exploración, explotación y tratamiento de minerales, oceanología, protección del medio marino, o asuntos económicos o jurídicos relativos a la minería marina y otras esferas conexas. El Consejo procurará que la composición de la Comisión incluya todas las calificaciones pertinentes.

2. La Comisión:

a) Hará recomendaciones, a solicitud del Consejo, acerca del desempeño de las funciones de la Autoridad;

b) Examinará, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 153, los planes de trabajo oficiales, presentados por escrito, relativos a las actividades en la Zona y hará las recomendaciones apropiadas al Consejo. La Comisión fundará sus recomendaciones únicamente en las disposiciones del Anexo III e informará plenamente al Consejo al respecto;

c) Supervisará, a solicitud del Consejo, las actividades en la Zona, en consulta y colaboración, cuando proceda, con las entidades o personas que realicen esas actividades, o con el Estado o Estados interesados, y presentará un informe al Consejo;

d) Preparará evaluaciones de las consecuencias ecológicas de las actividades en la Zona;

e) Hará recomendaciones al Consejo acerca de la protección del medio marino teniendo en cuenta las opiniones de expertos reconocidos;

f) Elaborará y someterá al Consejo las normas, reglamentos y procedimientos mencionados en el apartado o) del párrafo 2 del artículo 162, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive la evaluación de las consecuencias ecológicas de las actividades en la Zona;

g) Mantendrá en examen esas normas, reglamentos y procedimientos, y periódicamente recomendará al Consejo las enmiendas a esos textos que estime necesarias o convenientes;

h) Hará recomendaciones al Consejo con respecto al establecimiento de un programa de vigilancia para observar, medir, evaluar y analizar en forma periódica, mediante métodos científicos reconocidos, los riesgos o las consecuencias de las actividades en la Zona en lo relativo a la contaminación del medio marino, se asegurará de que la reglamentación vigente sea adecuada y se cumpla, y coordinará la ejecución del programa de vigilancia una vez aprobado por el Consejo;

i) Recomendará al Consejo que incoe procedimientos en nombre de la Autoridad ante la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, de conformidad con esta Parte y los anexos pertinentes, teniendo especialmente en cuenta el artículo 187;

j) Hará recomendaciones al Consejo con respecto a las medidas que hayan de adoptarse tras el fallo de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos en los procedimientos incoados en virtud del apartado i);

k) Hará recomendaciones al Consejo para que, en casos de urgencia, expida órdenes, que podrán incluir la suspensión o el reajuste de las operaciones, a fin de impedir daños graves al medio marino como consecuencia de las actividades en la Zona. Esas recomendaciones serán examinadas por el Consejo con carácter prioritario;

l) Hará recomendaciones al Consejo para que excluya de la explotación por contratistas o por la Empresa ciertas áreas cuando pruebas fundadas indiquen que existe el riesgo de causar daños graves al medio marino;

m) Hará recomendaciones al Consejo sobre la dirección y supervisión de un cuerpo de inspectores que examinen las actividades en la Zona para determinar si se cumplen las disposiciones de esta Parte, las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad y las modalidades y condiciones de cualquier contrato celebrado con ella;

n) Calculará el límite máximo de producción y expedirá autorizaciones de producción en nombre de la Autoridad en cumplimiento de los párrafos 2 a 7 del artículo 151, previa la necesaria selección por el Consejo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Anexo III, entre los solicitantes.

3. Al desempeñar sus funciones de supervisión e inspección, los miembros de la Comisión serán acompañados, a solicitud de cualquier Estado Parte u otra parte interesada, por un representante de dicho Estado o parte interesada.

SUBSECCION D. LA SECRETARIA

Artículo 166

La Secretaría

1. La Secretaría de la Autoridad se compondrá de un Secretario General y del personal que requiera la Autoridad.

2. El Secretario General será elegido por la Asamblea para un mandato de cuatro años entre los candidatos propuestos por el Consejo y podrá ser reelegido.

3. El Secretario General será el más alto funcionario administrativo de la Autoridad, actuará como tal en todas las sesiones de la Asamblea, del Consejo y de cualquier órgano subsidiario, y desempeñará las demás funciones administrativas que esos órganos le encomienden.

4. El Secretario General presentará a la Asamblea un informe anual sobre las actividades de la Autoridad.

Artículo 167

El personal de la Autoridad

1. El personal de la Autoridad estará constituido por los funcionarios científicos, técnicos y de otro tipo calificados que se requieran para el desempeño de las funciones administrativas de la Autoridad.

2. La consideración primordial al contratar y nombrar al personal y al determinar sus condiciones de servicio será la necesidad de asegurar el más alto grado de eficiencia, competencia e integridad. Con sujeción a esta consideración, se tendrá debidamente en cuenta la importancia de contratar al personal de manera que haya la más amplia representación geográfica posible.

3. El personal será nombrado por el Secretario General. Las modalidades y condiciones de nombramiento, remuneración y destitución del personal se ajustarán a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

Artículo 168

Carácter internacional de la Secretaría

1. En el desempeño de sus funciones, el Secretario General y el personal de la Autoridad no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna otra fuente ajena a la Autoridad. Se abstendrán de actuar en forma alguna que sea incompatible con su condición de funcionarios internacionales, responsables únicamente ante la Autoridad. Todo Estado Parte se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del Secretario General y del personal, y a no tratar de influir sobre ellos en el desempeño de sus funciones. Todo incumplimiento de sus obligaciones por un funcionario se someterá a un tribunal administrativo apropiado con arreglo a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

2. Ni el Secretario General ni el personal podrán tener interés financiero alguno en ninguna actividad relacionada con la exploración y explotación de la Zona. Con sujeción a sus obligaciones para con la Autoridad, no revelarán, ni siquiera después de cesar en su cargo, ningún secreto industrial, ningún dato que sea objeto de derechos de propiedad industrial y se transmita a la Autoridad con arreglo al artículo 14 del Anexo III, ni cualquier otra información confidencial que lleguen a su conocimiento como consecuencia del desempeño de su cargo.

3. A petición de un Estado Parte, o de una persona natural o jurídica patrocinada por un Estado Parte con arreglo al apartado b) del párrafo 2 del artículo 153, perjudicado por un incumplimiento de las obligaciones enunciadas en el párrafo 2 por un funcionario de la Autoridad, ésta denunciará por tal incumplimiento al funcionario de que se trate ante un tribunal designado con arreglo a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad. La parte perjudicada tendrá derecho a participar en las actuaciones. Si el tribunal lo recomienda, el Secretario General destituirá a ese funcionario.

4. Las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad incluirán las disposiciones necesarias para la aplicación de este artículo.

Artículo 169

Consulta y cooperación con organizaciones internacionales y no gubernamentales

1. El Secretario General adoptará, con la aprobación del Consejo, en los asuntos de competencia de la Autoridad, disposiciones apropiadas para la celebración de consultas y la cooperación con las organizaciones internacionales y con las organizaciones no gubernamentales reconocidas por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.

2. Cualquier organización con la cual el Secretario General haya concertado un arreglo en virtud del párrafo 1 podrá designar representantes para que asistan como observadores a las reuniones de cualquier órgano de la Autoridad, de conformidad con el reglamento de ese órgano. Se establecerán procedimientos para que esas organizaciones den a conocer sus opiniones en los casos apropiados.

3. El Secretario General podrá distribuir a los Estados Partes los informes escritos presentados por las organizaciones no gubernamentales a que se refiere el párrafo 1 sobre los asuntos que sean de su competencia especial y se relacionen con la labor de la Autoridad.

SUBSECCION E. LA EMPRESA

Artículo 170

La Empresa

1. La Empresa será el órgano de la Autoridad que realizará actividades en la Zona directamente en cumplimiento del apartado a) del párrafo 2 del artículo 153, así como actividades de transporte, tratamiento y comercialización de minerales extraídos de la Zona.

2. En el marco de la personalidad jurídica internacional de la Autoridad, la Empresa tendrá la capacidad jurídica prevista en el Estatuto que figura en el Anexo IV. La Empresa actuará de conformidad con esta Convención y las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, así como con la política general establecida por la Asamblea, y estará sujeta a las directrices y al control del Consejo.

3. La Empresa tendrá su oficina principal en la sede de la Autoridad.

4. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 173 y el artículo 11 del Anexo IV, se proporcionarán a la Empresa los fondos que necesite para el desempeño de sus funciones; asimismo, se le transferirá tecnología con arreglo al artículo 144 y las demás disposiciones pertinentes de esta Convención.

SUBSECCION F. DISPOSICIONES FINANCIERAS RELATIVAS A LA AUTORIDAD

Artículo 171

Recursos financieros de la Autoridad

Los recursos financieros de la Autoridad comprenderán:

- a) Las cuotas de los miembros de la Autoridad determinadas de conformidad con el apartado e) del párrafo 2 del artículo 160;
- b) Los ingresos que perciba la Autoridad, de conformidad con el artículo 13 del Anexo III, como resultado de las actividades en la Zona;
- c) Las cantidades recibidas de la Empresa de conformidad con el artículo 10 del Anexo IV;
- d) Los préstamos obtenidos en virtud del artículo 174;
- e) Las contribuciones voluntarias de los miembros u otras entidades; y
- f) Los pagos que se hagan a un fondo de compensación, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 10 del artículo 151, cuyas fuentes ha de recomendar la Comisión de Planificación Económica.

Artículo 172

Presupuesto anual de la Autoridad

El Secretario General preparará el proyecto de presupuesto anual de la Autoridad y lo presentará al Consejo. Este lo examinará y lo presentará, con sus recomendaciones, a la aprobación de la Asamblea, según se prevé en el apartado h) del párrafo 2 del artículo 160.

Artículo 173

Gastos de la Autoridad

1. Las cuotas a que se hace referencia en el apartado a) del artículo 171 se ingresarán en una cuenta especial para sufragar los gastos administrativos de la Autoridad hasta que ésta obtenga de otras fuentes fondos suficientes para ello.

2. Los fondos de la Autoridad se destinarán en primer lugar a sufragar sus gastos administrativos. Con excepción de las cuotas a que se hace referencia en el apartado a) del artículo 171, los fondos remanentes, una vez sufragados esos gastos, podrán, entre otras cosas:

- a) Ser distribuidos de conformidad con el artículo 140 y el apartado g) del párrafo 2 del artículo 160;
- b) Ser utilizados para proporcionar fondos a la Empresa de conformidad con el párrafo 4 del artículo 170;
- c) Ser utilizados para compensar a los Estados en desarrollo de conformidad con el párrafo 10 del artículo 151 y el apartado 1) del párrafo 2 del artículo 160.

Artículo 174

Facultad de la Autoridad para contraer préstamos

- 1. La Autoridad estará facultada para contraer préstamos.
- 2. La Asamblea determinará los límites de esa facultad en el reglamento financiero que apruebe en virtud del apartado f) del párrafo 2 del artículo 160.
- 3. El ejercicio de esa facultad corresponderá al Consejo.
- 4. Los Estados Partes no responderán de las deudas de la Autoridad.

Artículo 175

Verificación anual de cuentas

Los registros, libros y cuentas de la Autoridad, inclusive sus estados financieros anuales, serán verificados todos los años por un auditor independiente designado por la Asamblea.

SUBSECCION G. CONDICION JURIDICA, PRIVILEGIOS E INMUNIDADES

Artículo 176

Condición jurídica

La Autoridad tendrá personalidad jurídica internacional y la capacidad jurídica necesaria para el desempeño de sus funciones y el logro de sus fines.

Artículo 177

Privilegios e inmunidades

La Autoridad, a fin de poder desempeñar sus funciones, gozará en el territorio de cada Estado Parte de los privilegios e inmunidades establecidos en esta

subsección. Los privilegios e inmunidades correspondientes a la Empresa serán los establecidos en el artículo 13 del Anexo IV.

Artículo 178

Inmunidad de jurisdicción y de ejecución

La Autoridad, sus bienes y haberes gozarán de inmunidad de jurisdicción y de ejecución, salvo en la medida en que la Autoridad renuncie expresamente a la inmunidad en un caso determinado.

Artículo 179

Inmunidad de registro y de cualquier forma de incautación

Los bienes y haberes de la Autoridad, dondequiera y en poder de quienquiera que se hallen, gozarán de inmunidad de registro, requisa, confiscación, expropiación o cualquier otra forma de incautación por decisión ejecutiva o legislativa.

Artículo 180

Exención de restricciones, reglamentaciones, controles y moratorias

Los bienes y haberes de la Autoridad estarán exentos de todo tipo de restricciones, reglamentaciones, controles y moratorias.

Artículo 181

Archivos y comunicaciones oficiales de la Autoridad

1. Los archivos de la Autoridad serán inviolables, dondequiera que se hallen.
2. No se incluirán en archivos abiertos al público informaciones que sean objeto de derechos de propiedad industrial, secretos industriales o informaciones análogas, ni tampoco expedientes relativos al personal.
3. Los Estados Partes concederán a la Autoridad, respecto de sus comunicaciones oficiales, un trato no menos favorable que el otorgado a otras organizaciones internacionales.

Artículo 182

Privilegios e inmunidades de personas relacionadas con la Autoridad

Los representantes de los Estados Partes que asistan a sesiones de la Asamblea, del Consejo o de los órganos de la Asamblea o del Consejo, así como el

Secretario General y el personal de la Autoridad, gozarán en el territorio de cada Estado Parte:

a) De inmunidad de jurisdicción con respecto a los actos realizados en el ejercicio de sus funciones, salvo en la medida en que el Estado que representen o la Autoridad, según proceda, renuncie expresamente a ella en un caso determinado;

b) Cuando no sean nacionales de ese Estado Parte, de las mismas exenciones con respecto a las restricciones de inmigración, los requisitos de inscripción de extranjeros y las obligaciones del servicio nacional, de las mismas facilidades en materia de restricciones cambiarias y del mismo trato en materia de facilidades de viaje que ese Estado conceda a los representantes, funcionarios y empleados de rango equivalente acreditados por otros Estados Partes.

Artículo 183

Exención de impuestos y derechos aduaneros

1. En el ámbito de sus actividades oficiales, la Autoridad, sus haberes, bienes e ingresos, así como sus operaciones y transacciones autorizadas por esta Convención, estarán exentos de todo impuesto directo, y los bienes importados o exportados por la Autoridad para su uso oficial estarán exentos de todo derecho aduanero. La Autoridad no pretenderá la exención del pago de los gravámenes que constituyan la remuneración de servicios prestados.

2. Los Estados Partes adoptarán en lo posible las medidas apropiadas para otorgar la exención o el reembolso de los impuestos o derechos que graven el precio de los bienes comprados o los servicios contratados por la Autoridad o en su nombre que sean de valor considerable y necesarios para sus actividades oficiales. Los bienes importados o comprados con el beneficio de las exenciones previstas en este artículo no serán enajenados en el territorio del Estado Parte que haya concedido la exención, salvo en las condiciones convenidas con él.

3. Ningún Estado Parte gravará directa o indirectamente con impuesto alguno los sueldos, emolumentos o retribuciones por cualquier otro concepto que pague la Autoridad al Secretario General y al personal de la Autoridad, así como a los expertos que realicen misiones para ella, que no sean nacionales de ese Estado.

SUBSECCION H. SUSPENSION DEL EJERCICIO DE LOS DERECHOS Y PRIVILEGIOS DE LOS MIEMBROS

Artículo 184

Suspensión del ejercicio del derecho de voto

El Estado Parte que esté en mora en el pago de sus cuotas a la Autoridad no tendrá voto cuando la suma adeudada sea igual o superior al total de las cuotas exigibles por los dos años anteriores completos. Sin embargo, la Asamblea podrá

permitir que ese miembro vote si llega a la conclusión de que la mora se debe a circunstancias ajenas a su voluntad.

Artículo 185

Suspensión del ejercicio de los derechos y privilegios inherentes a la calidad de miembro

1. Todo Estado Parte que haya violado grave y persistentemente las disposiciones de esta Parte podrá ser suspendido por la Asamblea, por recomendación del Consejo, en el ejercicio de los derechos y privilegios inherentes a su calidad de miembro.

2. No podrá tomarse ninguna medida en virtud del párrafo 1 hasta que la Sala de Controversias de los Fondos Marinos haya determinado que un Estado Parte ha violado grave y persistentemente las disposiciones de esta Parte.

SECCION 5. SOLUCION DE CONTROVERSIAS Y OPINIONES CONSULTIVAS

Artículo 186

Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar

La Sala de Controversias de los Fondos Marinos se constituirá y ejercerá su competencia con arreglo a las disposiciones de esta sección, de la Parte XV y del Anexo VI.

Artículo 187

Competencia de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos

La Sala de Controversias de los Fondos Marinos tendrá competencia, en virtud de esta Parte y de los anexos que a ella se refieren, para conocer de las siguientes categorías de controversias con respecto a actividades en la Zona:

- a) Las controversias entre Estados Partes relativas a la interpretación o aplicación de esta Parte y de los anexos que a ella se refieren;
- b) Las controversias entre un Estado Parte y la Autoridad relativas a:
 - i) Actos u omisiones de la Autoridad o de un Estado Parte que se alegue que constituyen una violación de esta Parte o de los anexos que a ella se refieren, o de las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad adoptados con arreglo a ellos; o
 - ii) Actos de la Autoridad que se alegue que constituyen una extralimitación en el ejercicio de su competencia o una desviación de poder;

c) Las controversias entre partes contratantes, cuando éstas sean Estados Partes, la Autoridad o la Empresa, las empresas estatales y las personas naturales o jurídicas mencionadas en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 153, que se refieran a:

- i) La interpretación o aplicación del contrato pertinente o de un plan de trabajo; o
- ii) Los actos u omisiones de una parte contratante relacionados con las actividades en la Zona que afecten a la otra parte o menoscaben directamente sus intereses legítimos;

d) Las controversias entre la Autoridad y un probable contratista que haya sido patrocinado por un Estado con arreglo a lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 153 y que haya cumplido las condiciones mencionadas en el párrafo 6 del artículo 4 y en el párrafo 2 del artículo 13 del Anexo III, en relación con la denegación de un contrato o con una cuestión jurídica que se suscite en la negociación del contrato;

e) Las controversias entre la Autoridad y un Estado Parte, una empresa estatal o una persona natural o jurídica patrocinada por un Estado Parte con arreglo a lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 153, cuando se alegue que la Autoridad ha incurrido en responsabilidad de conformidad con el artículo 22 del Anexo III;

f) Las demás controversias para las que la competencia de la Sala se establezca expresamente en esta Convención.

Artículo 188

Sometimiento de controversias a una sala especial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, a una sala ad hoc de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos o a arbitraje comercial obligatorio

1. Las controversias entre Estados Partes a que se refiere el apartado a) del artículo 187 podrán someterse:

a) Cuando lo soliciten las partes en la controversia, a una sala especial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que se constituirá de conformidad con los artículos 15 y 17 del Anexo VI; o

b) Cuando lo solicite cualquiera de las partes en la controversia, a una sala ad hoc de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, que se constituirá de conformidad con el artículo 36 del Anexo VI.

2. a) Las controversias relativas a la interpretación o aplicación de un contrato mencionadas en el inciso i) del apartado c) del artículo 187 se someterán, a petición de cualquiera de las partes en la controversia, a arbitraje comercial obligatorio, a menos que las partes convengan en otra cosa. El tribunal arbitral comercial al que se someta la controversia no tendrá competencia para decidir

ninguna cuestión relativa a la interpretación de la Convención. Cuando la controversia entrañe también una cuestión de interpretación de la Parte XI y de los anexos referentes a ella, con respecto a las actividades en la Zona, dicha cuestión se remitirá a la Sala de Controversias de los Fondos Marinos para que decida al respecto;

b) Cuando, al comienzo o en el curso de un arbitraje de esa índole, el tribunal arbitral comercial determine, a petición de una parte en la controversia o por propia iniciativa, que su laudo depende de la decisión de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, el tribunal arbitral remitirá dicha cuestión a esa Sala para que decida al respecto. El tribunal arbitral procederá entonces a dictar su laudo de conformidad con la decisión de la Sala;

c) A falta de una disposición en el contrato sobre el procedimiento de arbitraje aplicable a la controversia, el arbitraje se llevará a cabo de conformidad con el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI u otro reglamento sobre la materia que se establezca en las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, a menos que las partes en la controversia convengan otra cosa.

Artículo 189

Limitación de la competencia respecto de decisiones de la Autoridad

La Sala de Controversias de los Fondos Marinos no tendrá competencia respecto del ejercicio por la Autoridad de sus facultades discrecionales de conformidad con esta Parte; en ningún caso sustituirá por la propia la facultad discrecional de la Autoridad. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 191, la Sala, al ejercer su competencia con arreglo al artículo 187, no se pronunciará respecto de la cuestión de la conformidad de cualesquiera normas, reglamentos o procedimientos de la Autoridad con las disposiciones de esta Convención, ni declarará la nulidad de tales normas, reglamentos o procedimientos. Su competencia se limitará a determinar si la aplicación de cualesquiera normas, reglamentos o procedimientos de la Autoridad a casos particulares estaría en conflicto con las obligaciones contractuales de las partes en la controversia o con las derivadas de esta Convención, y a conocer de las reclamaciones relativas a extralimitación en el ejercicio de la competencia o desviación de poder, así como de las reclamaciones por daños y perjuicios u otras reparaciones que hayan de concederse a la parte interesada en caso de incumplimiento por la otra parte de sus obligaciones contractuales o derivadas de esta Convención.

Artículo 190

Participación y comparecencia de los Estados Partes patrocinantes

1. Cuando una persona natural o jurídica sea parte en cualquiera de las controversias a que se refiere el artículo 187, se notificará este hecho al Estado Parte patrocinante, el cual tendrá derecho a participar en las actuaciones mediante declaraciones orales o escritas.

2. Cuando una persona natural o jurídica patrocinada por un Estado Parte estable contra otro Estado Parte una acción en una controversia de las mencionadas en el apartado c) del artículo 187, el Estado Parte demandado podrá solicitar que el Estado Parte que patrocine a esa persona comparezca en las actuaciones en nombre de ella. De no hacerlo, el Estado demandado podrá hacerse representar por una persona jurídica de su nacionalidad.

Artículo 191

Opiniones consultivas

Quando lo soliciten la Asamblea o el Consejo, la Sala de Controversias de los Fondos Marinos emitirá opiniones consultivas sobre las cuestiones jurídicas que se planteen dentro del ámbito de actividades de esos órganos. Esas opiniones se emitirán con carácter urgente.

PARTE XII

PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 192

Obligación general

Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino.

Artículo 193

Derecho soberano de los Estados de explotar sus recursos naturales

Los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino.

Artículo 194

Medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino

1. Los Estados tomarán, individual o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con esta Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y se esforzarán por armonizar sus políticas al respecto.

2. Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde ejercen derechos de soberanía de conformidad con esta Convención.

3. Las medidas que se tomen con arreglo a esta Parte se referirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino. Estas medidas incluirán, entre otras, las destinadas a reducir en el mayor grado posible:

a) La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento;

b) La contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencional o no y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques;

c) La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos;

d) La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos.

4. Al tomar medidas para prevenir, reducir o controlar la contaminación del medio marino, los Estados se abstendrán de toda injerencia injustificable en las actividades realizadas por otros Estados en ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con esta Convención.

5. Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta Parte figurarán las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadas, amenazadas o en peligro.

Artículo 195

Deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro

Al tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados actuarán de manera que, ni directa ni indirectamente, transfieran daños o peligros de un área a otra o transformen un tipo de contaminación en otro.

Artículo 196

Utilización de tecnologías o introducción de especies extrañas o nuevas

1. Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales.

2. Este artículo no afectará a la aplicación de las disposiciones de esta Convención relativas a la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino.

SECCION 2. COOPERACION MUNDIAL Y REGIONAL

Artículo 197

Cooperación en el plano mundial o regional

Los Estados cooperarán en el plano mundial y, cuando proceda, en el plano regional, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la formulación y elaboración de reglas y estándares, así como de prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional, que sean compatibles con esta Convención, para la protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región.

Artículo 198

Notificación de daños inminentes o reales

Quando un Estado tenga conocimiento de casos en que el medio marino se halle en peligro inminente de sufrir daños por contaminación o los haya sufrido ya, lo notificará inmediatamente a otros Estados que a su juicio puedan resultar afectados por esos daños, así como a las organizaciones internacionales competentes.

Artículo 199

Planes de emergencia contra la contaminación

En los casos mencionados en el artículo 198, los Estados del área afectada, en la medida de sus posibilidades, y las organizaciones internacionales competentes cooperarán en todo lo posible para eliminar los efectos de la contaminación y prevenir o reducir al mínimo los daños. Con ese fin, los Estados elaborarán y promoverán en común planes de emergencia para hacer frente a incidentes de contaminación en el medio marino.

Artículo 200

Estudios, programas de investigación e intercambio de información y datos

Los Estados cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, para promover estudios, realizar programas de investigación científica y fomentar el intercambio de la información y los datos obtenidos acerca de la contaminación del medio marino. Procurarán participar activamente en los programas regionales y mundiales encaminados a obtener los conocimientos necesarios para evaluar la naturaleza y el alcance de la contaminación, la exposición a ella, su trayectoria y sus riesgos y remedios.

Artículo 201

Criterios científicos para la reglamentación

A la luz de la información y los datos obtenidos con arreglo al artículo 200, los Estados cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en el establecimiento de criterios científicos apropiados para formular y elaborar reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

SECCION 3. ASISTENCIA TECNICA

Artículo 202

Asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo

Los Estados, actuando directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes:

a) Promoverán programas de asistencia científica, educativa, técnica y de otra índole a los Estados en desarrollo para la protección y preservación del medio marino y la prevención, reducción y control de la contaminación marina. Esa asistencia incluirá, entre otros aspectos:

- i) Formar al personal científico y técnico de esos Estados;
- ii) Facilitar su participación en los programas internacionales pertinentes;
- iii) Proporcionarles el equipo y los servicios necesarios;
- iv) Aumentar su capacidad para fabricar tal equipo;
- v) Desarrollar medios y servicios de asesoramiento para los programas de investigación, vigilancia, educación y de otro tipo;

b) Prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo, para reducir lo más posible los efectos de los incidentes importantes que pueden causar una grave contaminación del medio marino;

c) Prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo, con miras a la preparación de evaluaciones ecológicas.

Artículo 203

Trato preferencial a los Estados en desarrollo

A fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino o de reducir lo más posible sus efectos, los Estados en desarrollo recibirán de las organizaciones internacionales un trato preferencial con respecto a:

- a) La asignación de fondos y asistencia técnica apropiados; y
- b) La utilización de sus servicios especializados.

SECCION 4. VIGILANCIA Y EVALUACION AMBIENTAL

Artículo 204

Vigilancia de los riesgos de contaminación o de sus efectos

1. Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, procurarán, en la medida de lo posible y de modo compatible con los derechos de otros Estados, observar, medir, evaluar y analizar, mediante métodos científicos reconocidos, los riesgos de contaminación del medio marino o sus efectos.

2. En particular, los Estados mantendrán bajo vigilancia los efectos de cualesquiera actividades que autoricen o realicen, a fin de determinar si dichas actividades pueden contaminar el medio marino.

Artículo 205

Publicación de informes

Los Estados publicarán informes acerca de los resultados obtenidos con arreglo al artículo 204 o presentarán dichos informes con la periodicidad apropiada a las organizaciones internacionales competentes, las cuales deberán ponerlos a disposición de todos los Estados.

Artículo 206

Evaluación de los efectos potenciales de las actividades

Los Estados que tengan motivos razonables para creer que las actividades proyectadas bajo su jurisdicción o control pueden causar una contaminación considerable del medio marino u ocasionar cambios importantes y perjudiciales en él evaluarán, en la medida de lo posible, los efectos potenciales de esas actividades para el medio marino e informarán de los resultados de tales evaluaciones en la forma prevista en el artículo 205.

**SECCION 5. REGLAS INTERNACIONALES Y LEGISLACION NACIONAL PARA
PREVENIR, REDUCIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION DEL
MEDIO MARINO**

Artículo 207

Contaminación procedente de fuentes terrestres

1. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, incluidos los ríos, estuarios, tuberías y estructuras de desagüe, teniendo en cuenta las reglas y estándares, así como las prácticas y procedimientos recomendados, que se hayan convenido internacionalmente.

2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Los Estados procurarán armonizar sus políticas al respecto en el plano regional apropiado.

4. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación, teniendo en cuenta las características propias de cada región, la capacidad económica de los Estados en desarrollo y su necesidad de desarrollo económico. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados serán reexaminados con la periodicidad necesaria.

5. Las leyes, reglamentos, medidas, reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados a que se hace referencia en los párrafos 1, 2 y 4 incluirán disposiciones destinadas a reducir lo más posible la evacuación en el medio marino de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, en especial las de carácter persistente.

Artículo 208

**Contaminación resultante de actividades relativas a los
fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional**

1. Los Estados ribereños dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante directa o indirectamente de las actividades relativas a los fondos marinos sujetas a su jurisdicción y de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, de conformidad con los artículos 60 y 80.

2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Tales leyes, reglamentos y medidas no serán menos eficaces que las reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional.

4. Los Estados procurarán armonizar sus políticas al respecto en el plano regional apropiado.

5. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, establecerán reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino a que se hace referencia en el párrafo 1. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados se reexaminarán con la periodicidad necesaria.

Artículo 209

Contaminación resultante de actividades en la Zona

1. De conformidad con la Parte XI, se establecerán normas, reglamentos y procedimientos internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de actividades en la Zona. Tales normas, reglamentos y procedimientos se reexaminarán con la periodicidad necesaria.

2. Con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta sección, los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de las actividades en la Zona que se realicen por buques o desde instalaciones, estructuras y otros dispositivos que enarbolan su pabellón, estén inscritos en su registro u operen bajo su autoridad, según sea el caso. Tales leyes y reglamentos no serán menos eficaces que las normas, reglamentos y procedimientos internacionales mencionados en el párrafo 1.

Artículo 210

Contaminación por vertimiento

1. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimiento.

2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Tales leyes, reglamentos y medidas garantizarán que el vertimiento no se realice sin autorización de las autoridades competentes de los Estados.

4. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados serán reexaminados con la periodicidad necesaria.

5. El vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental no se realizará sin el previo consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a autorizar, regular y controlar ese vertimiento tras haber examinado debidamente la cuestión con otros Estados que, por razón de su situación geográfica, puedan ser adversamente afectados por él.

6. Las leyes, reglamentos y medidas nacionales no serán menos eficaces para prevenir, reducir y controlar esa contaminación que las reglas y estándares de carácter mundial.

Artículo 211

Contaminación causada por buques

1. Los Estados, actuando por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática general, establecerán reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques y promoverán la adopción, del mismo modo y siempre que sea apropiado, de sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar la contaminación del medio marino, incluido el litoral, o afectar adversamente por efecto de la contaminación a los intereses conexos de los Estados ribereños. Tales reglas y estándares serán reexaminados del mismo modo con la periodicidad necesaria.

2. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio. Tales leyes y reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

3. Los Estados que establezcan requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costafuera, darán la debida publicidad a esos requisitos y los comunicarán a la organización internacional competente. Cuando dos o más Estados ribereños establezcan esos requisitos de manera idéntica en un esfuerzo por armonizar su política en esta materia, la comunicación indicará cuáles son los Estados que participan en esos acuerdos de cooperación. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón o esté matriculado en su territorio que, cuando navegue por el mar territorial de un Estado participante en esos acuerdos de cooperación, comunique, a petición de ese Estado, si se dirige a un Estado de la misma región que participe en esos acuerdos de cooperación y, en caso afirmativo, que indique si el buque reúne los requisitos de entrada a puerto establecidos por ese Estado. Este artículo se entenderá sin perjuicio del ejercicio continuado por el buque de su derecho de paso inocente, ni de la aplicación del párrafo 2 del artículo 25.

4. Los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los buques

que ejerzan el derecho de paso inocente. De conformidad con la sección 3 de la Parte II, tales leyes y reglamentos no deberán obstaculizar el paso inocente de buques extranjeros.

5. Para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, a los efectos de la ejecución prevista en la sección 6, los Estados ribereños podrán dictar, respecto de sus zonas económicas exclusivas, leyes y reglamentos que sean conformes y den efecto a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

6. a) Cuando las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1 sean inadecuados para hacer frente a circunstancias especiales y los Estados ribereños tengan motivos razonables para creer que un área particular y claramente definida de sus respectivas zonas económicas exclusivas requiere la adopción de medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación causada por buques, por reconocidas razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por su utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico, los Estados ribereños, tras celebrar consultas apropiadas por conducto de la organización internacional competente con cualquier otro Estado interesado, podrán dirigir una comunicación a dicha organización, en relación con esa área, presentando pruebas científicas y técnicas en su apoyo e información sobre las instalaciones de recepción necesarias. Dentro de los doce meses siguientes al recibo de tal comunicación, la organización determinará si las condiciones en esa área corresponden a los requisitos anteriormente enunciados. Si la organización así lo determina, los Estados ribereños podrán dictar para esa área leyes y reglamentos destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, aplicando las reglas y estándares o prácticas de navegación internacionales que, por conducto de la organización, se hayan hecho aplicables a las áreas especiales. Esas leyes y reglamentos no entrarán en vigor para los buques extranjeros hasta quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización;

b) Los Estados ribereños publicarán los límites de tal área particular y claramente definida;

c) Los Estados ribereños, al presentar dicha comunicación, notificarán al mismo tiempo a la organización si tienen intención de dictar para esa área leyes y reglamentos adicionales destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques. Tales leyes y reglamentos adicionales podrán referirse a las descargas o a las prácticas de navegación, pero no podrán obligar a los buques extranjeros a cumplir estándares de diseño, construcción, dotación o equipo distinto de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados; serán aplicables a los buques extranjeros quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización, a condición de que ésta dé su conformidad dentro de los doce meses siguientes a la presentación de la comunicación.

7. Las reglas y estándares internacionales mencionados en este artículo, deberían comprender, en particular, los relativos a la pronta notificación a los Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por incidentes, incluidos accidentes marítimos, que ocasionen o puedan ocasionar descargas.

Artículo 212

Contaminación desde la atmósfera o a través de ella

1. Para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, los Estados dictarán leyes y reglamentos aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía y a los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio y a las aeronaves matriculadas en su territorio, teniendo en cuenta las reglas y estándares así como las prácticas y procedimientos recomendados, convenidos internacionalmente, y la seguridad de la navegación aérea.

2. Los Estados tomarán otras medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer a los planos mundial y regional reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

SECCION 6. EJECUCION

Artículo 213

Ejecución respecto de la contaminación procedente de fuentes terrestres

Los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el artículo 207 y dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres.

Artículo 214

Ejecución respecto de la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos

Los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el artículo 208 y dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante directa o indirectamente de actividades relativas a los fondos marinos sujetas a su jurisdicción y la procedente de islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, con arreglo a los artículos 60 y 80.

Artículo 215

Ejecución respecto de la contaminación resultante de actividades en la Zona

La ejecución de las normas, reglamentos y procedimientos internacionales establecidos con arreglo a la Parte XI para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de actividades en la Zona se regirá por lo dispuesto en esa Parte.

Artículo 216

Ejecución respecto de la contaminación por vertimiento

1. Las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención y las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por vertimientos serán ejecutados:

a) Por el Estado ribereño en cuanto se refiera a los vertimientos dentro de su mar territorial o de su zona económica exclusiva o sobre su plataforma continental;

b) Por el Estado del pabellón en cuanto se refiera a los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio y las aeronaves matriculadas en su territorio;

c) Por cualquier Estado en cuanto se refiera a actos de carga de desechos u otras materias que tengan lugar dentro de su territorio o en sus instalaciones terminales costa afuera.

2. Ningún Estado estará obligado en virtud de este artículo a iniciar procedimientos cuando otro Estado los haya iniciado ya de conformidad con este artículo.

Artículo 217

Ejecución por el Estado del pabellón

1. Los Estados velarán por que los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, así como las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con esta Convención, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques; asimismo, dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para su aplicación. El Estado del pabellón velará por la ejecución efectiva de tales reglas, estándares, leyes y reglamentos dondequiera que se cometa la infracción.

2. Los Estados tomarán, en particular, las medidas apropiadas para asegurar que se impida a los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio salir hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, incluidos los relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de buques.

3. Los Estados cuidarán de que los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio lleven a bordo los certificados requeridos por las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1 y expedidos de conformidad con ellos. Los Estados velarán por que se inspeccionen periódicamente los buques que enarbolan su pabellón para verificar la conformidad de tales certificados con su condición real. Estos certificados serán aceptados por otros Estados como prueba de la condición del buque y se considerará que tienen la misma validez que los expedidos por ellos, salvo que existan motivos fundados para creer que la condición del buque no corresponde en lo esencial a los datos que figuran en los certificados.

4. Si un buque comete una infracción de las reglas y estándares establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, el Estado del pabellón, sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 218, 220 y 228, ordenará una investigación inmediata y, cuando corresponda, iniciará procedimientos respecto de la presunta infracción independientemente del lugar donde se haya cometido ésta o se haya producido o detectado la contaminación causada por dicha infracción.

5. El Estado del pabellón que realice la investigación sobre una infracción podrá solicitar la ayuda de cualquier otro Estado cuya cooperación pueda ser útil para aclarar las circunstancias del caso. Los Estados procurarán atender las solicitudes apropiadas del Estado del pabellón.

6. A solicitud escrita de cualquier Estado, el Estado del pabellón investigará toda infracción presuntamente cometida por sus buques. El Estado del pabellón iniciará sin demora un procedimiento con arreglo a su derecho interno respecto de la presunta infracción cuando estime que existen pruebas suficientes para ello.

7. El Estado del pabellón informará sin dilación al Estado solicitante y a la organización internacional competente sobre las medidas tomadas y los resultados obtenidos. Tal información se pondrá a disposición de todos los Estados.

8. Las sanciones previstas en las leyes y reglamentos de los Estados para los buques que enarbolan su pabellón serán lo suficientemente severas como para desalentar la comisión de infracciones cualquiera que sea el lugar.

Artículo 218

Ejecución por el Estado del puerto

1. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, ese Estado podrá realizar investigaciones y, si las pruebas lo justifican, iniciar procedimientos respecto de

cualquier descarga procedente de ese buque, realizada fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado, en violación de las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

2. El Estado del puerto no iniciará procedimientos con arreglo al párrafo 1 respecto de una infracción por descarga en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de otro Estado, a menos que lo solicite este Estado, el Estado del pabellón o cualquier Estado perjudicado o amenazado por la descarga, o a menos que la violación haya causado o sea probable que cause contaminación en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado del puerto.

3. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, este Estado atenderá, en la medida en que sea factible, las solicitudes de cualquier Estado relativas a la investigación de una infracción por descarga que constituya violación de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, que se crea que se ha cometido en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado solicitante o que haya causado o amenace causar daños a dichos espacios. Igualmente atenderá, en la medida en que sea factible, las solicitudes del Estado del pabellón respecto de la investigación de dicha infracción, independientemente del lugar en que se haya cometido.

4. El expediente de la investigación realizada por el Estado del puerto con arreglo a este artículo se remitirá al Estado del pabellón o al Estado ribereño a petición de cualquiera de ellos. Cualquier procedimiento iniciado por el Estado del puerto sobre la base de dicha investigación podrá ser suspendido, con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, a petición del Estado ribereño en cuyas aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva se haya cometido la infracción. En tal situación, las pruebas y el expediente del caso, así como cualquier fianza u otra garantía financiera constituida ante las autoridades del Estado del puerto, serán remitidos al Estado ribereño. Esta remisión excluirá la posibilidad de que el procedimiento continúe en el Estado del puerto.

Artículo 219

Medidas relativas a la navegabilidad de los buques para evitar la contaminación

Con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, los Estados que, a solicitud de terceros o por iniciativa propia, hayan comprobado que un buque que se encuentra en uno de sus puertos o instalaciones terminales costa afuera viola las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad de los buques y a consecuencia de ello amenaza causar daños al medio marino tomarán, en la medida en que sea factible, medidas administrativas para impedir que zarpe el buque. Dichos Estados sólo permitirán que el buque prosiga hasta el astillero de reparaciones apropiado más próximo y, una vez que se hayan eliminado las causas de la infracción, permitirán que el buque prosiga inmediatamente su viaje.

Artículo 220

Ejecución por los Estados ribereños

1. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, ese Estado podrá, con sujeción a las disposiciones de la sección 7, iniciar un procedimiento respecto de cualquier infracción de las leyes y reglamentos que haya dictado de conformidad con esta Convención o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, cuando la infracción se haya cometido en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de dicho Estado.
2. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en el mar territorial de un Estado ha violado, durante su paso por dicho mar, las leyes y reglamentos dictados por ese Estado de conformidad con esta Convención o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, ese Estado, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones pertinentes de la sección 3 de la Parte II, podrá realizar la inspección física del buque en relación con la infracción y, cuando las pruebas lo justifiquen, podrá iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, de conformidad con su derecho interno y con sujeción a las disposiciones de la sección 7.
3. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o el mar territorial ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o de las leyes y reglamentos dictados por ese Estado que sean conformes y den efecto a dichas reglas y estándares, ese Estado podrá exigir al buque información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si se ha cometido una infracción.
4. Los Estados dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas para que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las solicitudes de información con arreglo al párrafo 3.
5. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las mencionadas en el párrafo 3 que haya tenido como resultado una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, ese Estado podrá realizar una inspección física del buque referente a cuestiones relacionadas con la infracción en caso de que el buque se haya negado a facilitar información o la información por él facilitada esté en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente y las circunstancias del caso justifiquen esa inspección.
6. Cuando exista una prueba objetiva y clara de que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las mencionadas en el párrafo 3 que

haya tenido como resultado una descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas o los intereses conexos del Estado ribereño, o a cualesquiera recursos de su mar territorial o de su zona económica exclusiva, ese Estado podrá, con sujeción a la sección 7, y si las pruebas lo justifican, iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, de conformidad con su derecho interno.

7. No obstante lo dispuesto en el párrafo 6, cuando se haya iniciado un procedimiento apropiado por conducto de la organización internacional competente o de otra forma convenida, y mediante ese procedimiento se haya asegurado el cumplimiento de los requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras apropiadas, el Estado ribereño autorizará al buque a proseguir su viaje, en caso de que dicho procedimiento sea vinculante para ese Estado.

8. Las disposiciones de los párrafos 3, 4, 5, 6 y 7 se aplicarán igualmente respecto de las leyes y reglamentos nacionales dictados con arreglo al párrafo 6 del artículo 211.

Artículo 221

Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos

1. Ninguna de las disposiciones de esta Parte menoscabará el derecho de los Estados con arreglo al derecho internacional, tanto consuetudinario como convencional, a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo o de actos relacionados con ese accidente, de los que quepa prever razonablemente que tendrán graves consecuencias perjudiciales.

2. Para los efectos de este artículo, por "accidente marítimo" se entiende un abordaje, una varada u otro incidente de navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o su cargamento.

Artículo 222

Ejecución respecto de la contaminación desde la atmósfera o a través de ella

Los Estados harán cumplir en el espacio aéreo sometido a su soberanía o en relación con los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio y las aeronaves matriculadas en su territorio las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el párrafo 1 del artículo 212 y con otras disposiciones de esta Convención; asimismo, dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas para dar efecto a las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, de conformidad con todas las reglas y estándares internacionales pertinentes relativos a la seguridad de la navegación aérea.

SECCION 7. GARANTIAS

Artículo 223

Medidas para facilitar los procedimientos

En los procedimientos iniciados con arreglo a esta Parte, los Estados tomarán medidas para facilitar la audiencia de testigos y la admisión de pruebas presentadas por autoridades de otro Estado o por la organización internacional competente, y facilitarán la asistencia a esos procedimientos de representantes oficiales de la organización internacional competente, del Estado del pabellón o de cualquier Estado afectado por la contaminación producida por una infracción. Los representantes oficiales que asistan a esos procedimientos tendrán los derechos y deberes previstos en las leyes y reglamentos nacionales o el derecho internacional.

Artículo 224

Ejercicio de las facultades de ejecución

Las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta Parte sólo podrán ser ejercidas por funcionarios o por buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin.

Artículo 225

Deber de evitar consecuencias adversas en el ejercicio de las facultades de ejecución

En el ejercicio de las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta Convención, los Estados no pondrán en peligro la seguridad de la navegación ni ocasionarán riesgo alguno a los buques, no los conducirán a un puerto o fondeadero inseguro, ni expondrán el medio marino a un riesgo injustificado.

Artículo 226

Investigación de buques extranjeros

1. a) Los Estados no retendrán un buque extranjero más tiempo del que sea imprescindible para las investigaciones previstas en los artículos 216, 218 y 220. La inspección física de un buque extranjero se limitará a un examen de los certificados, registros y otros documentos que el buque esté obligado a llevar con arreglo a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados o de cualquier documento similar que lleve consigo; solamente podrá iniciarse una inspección física más detallada del buque después de dicho examen y sólo en el caso de que:

- 1) Existan motivos fundados para creer que la condición del buque o de su equipo no corresponde sustancialmente a los datos que figuran en esos documentos;

cometidas en el mar territorial, las obligaciones antedichas del Estado ribereño se referirán únicamente a las medidas que se tomen en el curso de un procedimiento. Los agentes diplomáticos o funcionarios consulares y, en lo posible, la autoridad marítima del Estado del pabellón, serán inmediatamente informados de las medidas que se tomen. -

Artículo 232

Responsabilidad de los Estados derivada de las medidas de ejecución

Los Estados serán responsables de los daños y perjuicios que les sean imputables y dimanen de las medidas tomadas de conformidad con la sección 6, cuando esas medidas sean ilegales o excedan lo razonablemente necesario a la luz de la información disponible. Los Estados preverán vías procesales para que sus tribunales conozcan de acciones relativas a tales daños y perjuicios.

Artículo 233

Garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional

Ninguna de las disposiciones de las secciones 5, 6 y 7 afectará al régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Sin embargo, si un buque extranjero distinto de los mencionados en la sección 10 comete una infracción de las leyes y reglamentos mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 42 que cause o amenace causar daños graves al medio marino de un estrecho, los Estados ribereños del estrecho podrán tomar las medidas apropiadas de ejecución y, en tal caso, respetarán, mutatis mutandis, las disposiciones de esta sección.

SECCION 8. ZONAS CUBIERTAS DE HIELO

Artículo 234

Zonas cubiertas de hielo

Los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva, donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia de hielo sobre esas zonas durante la mayor parte del año creen obstrucciones o peligros excepcionales para la navegación, y la contaminación del medio marino pueda causar daños de importancia al equilibrio ecológico o alterarlo en forma irreversible. Esas leyes y reglamentos respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles.

SECCION 9. RESPONSABILIDAD

Artículo 235

Responsabilidad

1. Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.

2. Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

3. A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización.

SECCION 10. INMUNIDAD SOBERANA

Artículo 236

Inmunidad soberana

Las disposiciones de esta Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no se aplicarán a los buques de guerra, naves auxiliares, otros buques o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial. Sin embargo, cada Estado velará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de tales buques o aeronaves que le pertenezcan o que utilice, por que tales buques o aeronaves procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con las disposiciones de esta Convención.

**SECCION 11. OBLIGACIONES CONTRAIDAS EN VIRTUD DE OTRAS CONVENCIONES
SOBRE PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO**

Artículo 237

**Obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre
protección y preservación del medio marino**

1. Las disposiciones de esta Parte no afectarán a las obligaciones específicas contraídas por los Estados en virtud de convenciones y acuerdos especiales celebrados anteriormente sobre la protección y preservación del medio marino, ni a los acuerdos que puedan celebrarse para promover los principios generales de esta Convención.

2. Las obligaciones específicas contraídas por los Estados en virtud de convenciones especiales con respecto a la protección y preservación del medio marino deben cumplirse de manera compatible con los principios y objetivos generales de esta Convención.

PARTE XIII

INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 238

Derecho a realizar investigaciones científicas marinas

Todos los Estados, cualquiera que sea su situación geográfica, y las organizaciones internacionales competentes tienen derecho a realizar investigaciones científicas marinas con sujeción a los derechos y deberes de otros Estados según lo dispuesto en esta Convención.

Artículo 239

Fomento de la investigación científica marina

Los Estados y las organizaciones internacionales competentes fomentarán y facilitarán el desarrollo y la realización de la investigación científica marina de conformidad con esta Convención.

Artículo 240

Principios generales para la realización de la investigación científica marina

En la realización de la investigación científica marina, se aplicarán los siguientes principios:

- a) La investigación científica marina se realizará exclusivamente con fines pacíficos;
- b) La investigación se realizará con métodos y medios científicos adecuados que sean compatibles con esta Convención;
- c) La investigación no interferirá injustificadamente otros usos legítimos del mar compatibles con esta Convención y será debidamente respetada en el ejercicio de tales usos;
- d) En la investigación se respetarán todos los reglamentos pertinentes dictados de conformidad con esta Convención, incluidos los destinados a la protección y preservación del medio marino.

Artículo 241

No reconocimiento de la investigación científica marina como fundamento jurídico para reivindicaciones

Las actividades de investigación científica marina no constituirán fundamento jurídico para ninguna reivindicación sobre parte alguna del medio marino o sus recursos.

SECCION 2. COOPERACION INTERNACIONAL

Artículo 242

Fomento de la cooperación internacional

1. Los Estados y las organizaciones internacionales competentes fomentarán la cooperación internacional para la investigación científica marina con fines pacíficos, de conformidad con el principio del respeto de la soberanía y de la jurisdicción y sobre la base del beneficio mutuo.

2. En este contexto, y sin perjuicio de los derechos y deberes de los Estados en virtud de esta Convención, un Estado, al aplicar esta Parte, dará a otros Estados, según proceda, una oportunidad razonable para obtener de él, o con su cooperación, la información necesaria para prevenir y controlar los daños a la salud y la seguridad de las personas y al medio marino.

Artículo 243

Creación de condiciones favorables

Los Estados y las organizaciones internacionales competentes cooperarán, mediante la celebración de acuerdos bilaterales y multilaterales, en la creación de condiciones favorables para la realización de la investigación científica marina en el medio marino y en la integración de los esfuerzos de los científicos por estudiar la naturaleza e interrelaciones de los fenómenos y procesos que tienen lugar en el medio marino.

Artículo 244

Publicación y difusión de información y conocimientos

1. Los Estados y las organizaciones internacionales competentes facilitarán, de conformidad con esta Convención, mediante su publicación y difusión por los conductos adecuados, información sobre los principales programas propuestos y sus objetivos, al igual que sobre los conocimientos resultantes de la investigación científica marina.

2. Con tal fin, los Estados tanto individualmente como en cooperación con otros Estados y con las organizaciones internacionales competentes, promoverán activamente la difusión de datos e información científicos y la transmisión de

los conocimientos resultantes de la investigación científica marina, especialmente a los Estados en desarrollo, así como el fortalecimiento de la capacidad autónoma de investigación científica marina de los Estados en desarrollo, en particular por medio de programas para proporcionar enseñanza y capacitación adecuadas a su personal técnico y científico.

SECCION 3. REALIZACION Y FOMENTO DE LA INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA

Artículo 245

Investigación científica marina en el mar territorial

Los Estados ribereños, en el ejercicio de su soberanía, tienen el derecho exclusivo de regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica marina en su mar territorial. La investigación científica marina en el mar territorial se realizará solamente con el consentimiento expreso del Estado ribereño y en las condiciones establecidas por él.

Artículo 246

Investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental

1. Los Estados ribereños, en el ejercicio de su jurisdicción, tienen derecho a regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica marina en su zona económica exclusiva y en su plataforma continental de conformidad con las disposiciones pertinentes de esta Convención.

2. La investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se realizará con el consentimiento del Estado ribereño.

3. En circunstancias normales, los Estados ribereños otorgarán su consentimiento para que otros Estados u organizaciones internacionales competentes realicen, de conformidad con esta Convención, proyectos de investigación científica marina en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental, exclusivamente con fines pacíficos y con objeto de aumentar el conocimiento científico del medio marino en beneficio de toda la humanidad. Con este fin, los Estados ribereños establecerán reglas y procedimientos para garantizar que no se demore o deniegue sin razón ese consentimiento.

4. Para los fines de aplicación del párrafo 3, podrá considerarse que las circunstancias son normales aun cuando no existan relaciones diplomáticas entre el Estado ribereño y el Estado investigador.

5. Sin embargo, los Estados ribereños podrán rehusar discrecionalmente su consentimiento a la realización en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental de un proyecto de investigación científica marina de otro Estado u organización internacional competente cuando ese proyecto:

a) Tenga importancia directa para la exploración y explotación de los recursos naturales vivos o no vivos;

b) Entañe perforaciones en la plataforma continental, la utilización de explosivos o la introducción de sustancias perjudiciales en el medio marino;

c) Entañe la construcción, el funcionamiento o la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras mencionadas en los artículos 60 y 80;

d) Contenga información proporcionada en cumplimiento del artículo 248 sobre la índole y objetivos del proyecto que sea inexacta, o cuando el Estado o la organización internacional competente que haya de realizar la investigación tenga obligaciones pendientes con el Estado ribereño resultantes de un proyecto de investigación anterior.

6. No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, los Estados ribereños no podrán ejercer la facultad discrecional de rehusar su consentimiento en virtud del apartado a) del citado párrafo en relación con los proyectos de investigación científica marina que se vayan a realizar, de conformidad con lo dispuesto en esta Parte, en la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, fuera de aquellas áreas específicas que los Estados ribereños puedan designar públicamente, en cualquier momento, como áreas en las que se están realizando, o se van a realizar en un plazo razonable, actividades de explotación u operaciones exploratorias detalladas centradas en dichas áreas. Los Estados ribereños darán aviso razonable de la designación de tales áreas, así como de cualquier modificación de éstas, pero no estarán obligados a dar detalles de las operaciones correspondientes.

7. Las disposiciones del párrafo 6 no afectarán a los derechos de los Estados ribereños sobre su plataforma continental, de conformidad con lo establecido en el artículo 77.

8. Las actividades de investigación científica marina mencionadas en este artículo no obstaculizarán indebidamente las actividades que realicen los Estados ribereños en el ejercicio de sus derechos de soberanía y de su jurisdicción previstos en esta Convención.

Artículo 247

Proyectos de investigación científica marina realizados por organizaciones internacionales o bajo sus auspicios

Se considerará que un Estado ribereño que sea miembro de una organización internacional o tenga un acuerdo bilateral con tal organización, y en cuya zona económica exclusiva o plataforma continental la organización desee realizar, directamente o bajo sus auspicios, un proyecto de investigación científica marina, ha autorizado la realización del proyecto de conformidad con las especificaciones convenidas, si dicho Estado aprobó el proyecto detallado cuando la organización

adoptó la decisión de realizarlo o está dispuesto a participar en él y no ha formulado objeción alguna dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha en que la organización haya notificado el proyecto al Estado ribereño.

Artículo 248

Deber de proporcionar información al Estado ribereño

Los Estados y las organizaciones internacionales competentes que se propongan efectuar investigaciones científicas marinas en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado ribereño proporcionarán a dicho Estado, seis meses antes, como mínimo, de la fecha prevista para la iniciación del proyecto de investigación científica marina, una descripción completa de:

- a) La índole y objetivos del proyecto;
- b) El método y los medios que vayan a emplearse, incluidos el nombre, tonelaje, tipo y clase de los buques y una descripción del equipo científico;
- c) Las áreas geográficas precisas en que vaya a realizarse el proyecto;
- d) Las fechas previstas de la llegada inicial y la partida definitiva de los buques de investigación, o del emplazamiento y la remoción del equipo, según corresponda;
- e) El nombre de la institución patrocinadora, el de su director y el de la persona encargada del proyecto; y
- f) La medida en que se considere que el Estado ribereño podría participar o estar representado en el proyecto.

Artículo 249

Deber de cumplir ciertas condiciones

1. Al realizar investigaciones científicas marinas en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado ribereño, los Estados y las organizaciones internacionales competentes cumplirán las condiciones siguientes:

- a) Garantizar el derecho del Estado ribereño a participar o estar representado en el proyecto de investigación científica marina, si así lo desea, especialmente a bordo de los buques y otras embarcaciones que realicen la investigación o en las instalaciones de investigación científica, cuando sea factible, sin pagar remuneración alguna al personal científico del Estado ribereño y sin que éste tenga obligación de contribuir a sufragar los gastos del proyecto;
- b) Proporcionar al Estado ribereño, si así lo solicita, informes preliminares tan pronto como sea factible, así como los resultados y conclusiones finales una vez terminada la investigación;

- c) Comprometerse a dar acceso al Estado ribereño, si así lo solicita, a todos los datos y muestras obtenidos del proyecto de investigación científica marina, así como a facilitarle los datos que puedan copiarse y las muestras que puedan dividirse sin menoscabo de su valor científico;
- d) Proporcionar al Estado ribereño, si así lo solicita, una evaluación de esos datos, muestras y resultados de la investigación o asistencia en su evaluación o interpretación;
- e) Garantizar que, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 2, se disponga a escala internacional de los resultados de la investigación, por los conductos nacionales o internacionales apropiados, tan pronto como sea factible;
- f) Informar inmediatamente al Estado ribereño de cualquier cambio importante en el programa de investigación;
- g) Retirar las instalaciones o el equipo de investigación científica una vez terminada la investigación, a menos que se haya convenido otra cosa.

2. Este artículo no afectará a las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos del Estado ribereño para el ejercicio de la facultad discrecional de dar o rehusar su consentimiento, con arreglo al párrafo 5 del artículo 246, incluida la exigencia del previo acuerdo para la difusión internacional de resultados de un proyecto de investigación de importancia directa para la exploración y explotación de los recursos naturales.

Artículo 250

Comunicaciones relativas a los proyectos de investigación científica marina

Las comunicaciones relativas a los proyectos de investigación científica marina se harán por los conductos oficiales apropiados, a menos que se haya convenido otra cosa.

Artículo 251

Criterios y directrices generales

Los Estados procurarán fomentar, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, el establecimiento de criterios y directrices generales para ayudar a los Estados a determinar la índole y las consecuencias de la investigación científica marina.

Artículo 252

Consentimiento tácito

Los Estados o las organizaciones internacionales competentes podrán emprender un proyecto de investigación científica marina seis meses después de la fecha en

que se haya proporcionado al Estado ribereño la información requerida con arreglo al artículo 248, a menos que, dentro de los cuatro meses siguientes a la recepción de la comunicación de dicha información, el Estado ribereño haya hecho saber al Estado u organización que realiza la investigación que:

- a) Rehúsa su consentimiento en virtud de lo dispuesto en el artículo 246;
- b) La información suministrada por el Estado o por la organización internacional competente sobre la índole o los objetivos del proyecto no corresponde a los hechos manifiestamente evidentes;
- c) Solicita información complementaria sobre las condiciones y la información previstas en los artículos 248 y 249; o
- d) Existen obligaciones pendientes respecto de un proyecto de investigación científica marina realizado anteriormente por ese Estado u organización, en relación con las condiciones establecidas en el artículo 249.

Artículo 253

Suspensión o cesación de las actividades de investigación científica marina

1. El Estado ribereño tendrá derecho a exigir la suspensión de cualesquiera actividades de investigación científica marina que se estén realizando en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental cuando:

- a) Las actividades de investigación no se realicen de conformidad con la información transmitida en cumplimiento del artículo 248 en la que se basó el consentimiento del Estado ribereño; o
- b) El Estado o la organización internacional competente que realice las actividades de investigación no cumpla lo dispuesto en el artículo 249 en relación con los derechos del Estado ribereño con respecto al proyecto de investigación científica marina.

2. El Estado ribereño tendrá derecho a exigir la cesación de toda actividad de investigación científica marina en caso de cualquier incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 248 que implique un cambio importante en el proyecto o en las actividades de investigación.

3. El Estado ribereño podrá asimismo exigir la cesación de las actividades de investigación científica marina si, en un plazo razonable, no se corrige cualquiera de las situaciones previstas en el párrafo 1.

4. Una vez notificada por el Estado ribereño su decisión de ordenar la suspensión o la cesación de las actividades de investigación científica marina, los Estados o las organizaciones internacionales competentes autorizados a realizarlas pondrán término a aquéllas a que se refiera la notificación.

5. El Estado ribereño revocará la orden de suspensión prevista en el párrafo 1 y permitirá la continuación de las actividades de investigación científica marina una vez que el Estado o la organización internacional competente que realice la investigación haya cumplido las condiciones exigidas en los artículos 248 y 249.

Artículo 254

Derechos de los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa

1. Los Estados y las organizaciones internacionales competentes que hayan presentado a un Estado ribereño un proyecto para realizar la investigación científica marina mencionada en el párrafo 3 del artículo 246 darán aviso de él a los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa, y notificarán al Estado ribereño que han dado ese aviso.

2. Una vez que el Estado ribereño interesado haya dado su consentimiento al proyecto, de conformidad con el artículo 246 y otras disposiciones pertinentes de esta Convención, los Estados y las organizaciones internacionales competentes que realicen ese proyecto proporcionarán a los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa, si así lo solicitan y cuando proceda, la información pertinente prevista en el artículo 248 y en el apartado f) del párrafo 1 del artículo 249.

3. Se dará a los mencionados Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa, si así lo solicitan, la oportunidad de participar, cuando sea factible, en el proyecto de investigación científica marina propuesto, mediante expertos calificados nombrados por ellos que no hayan sido impugnados por el Estado ribereño, de acuerdo con las condiciones convenidas para el proyecto, de conformidad con las disposiciones de esta Convención, entre el Estado ribereño interesado y el Estado o las organizaciones internacionales competentes que realicen la investigación científica marina.

4. Los Estados y las organizaciones internacionales competentes a que se refiere el párrafo 1 proporcionarán a los mencionados Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa, si así lo solicitan, la información y la asistencia previstas en el apartado d) del párrafo 1 del artículo 249, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 2 de ese artículo.

Artículo 255

Medidas para facilitar la investigación científica marina y prestar asistencia a los buques de investigación

Los Estados procurarán establecer reglas, reglamentos y procedimientos razonables para fomentar y facilitar la investigación científica marina realizada, de conformidad con esta Convención, más allá de su mar territorial y, según proceda y con sujeción a lo dispuesto en sus leyes y reglamentos, facilitar el acceso a sus puertos y promover la asistencia a los buques de investigación científica marina que cumplan las disposiciones pertinentes de esta Parte.

Artículo 256

Investigación científica marina en la Zona

Todos los Estados, cualquiera que sea su situación geográfica, así como las organizaciones internacionales competentes, tienen derecho, de conformidad con las disposiciones de la Parte XI, a realizar actividades de investigación científica marina en la Zona.

Artículo 257

Investigación científica marina en la columna de agua más allá de los límites de la zona económica exclusiva

Todos los Estados, cualquiera que sea su situación geográfica, así como las organizaciones internacionales competentes, tienen derecho, de conformidad con esta Convención, a realizar actividades de investigación científica marina en la columna de agua más allá de los límites de la zona económica exclusiva.

SECCION 4. INSTALACIONES O EQUIPO DE INVESTIGACION CIENTIFICA EN EL MEDIO MARINO

Artículo 258

Emplazamiento y utilización

El emplazamiento y la utilización de todo tipo de instalación o equipo de investigación científica en cualquier área del medio marino estarán sujetos a las mismas condiciones que se establecen en esta Convención para la realización de actividades de investigación científica marina en cualquiera de esas áreas.

Artículo 259

Condición jurídica

Las instalaciones o el equipo a que se hace referencia en esta sección no poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.

Artículo 260

Zonas de seguridad

En torno a las instalaciones de investigación científica podrán establecerse zonas de seguridad de una anchura razonable que no exceda de 500 metros, de conformidad con las disposiciones pertinentes de esta Convención. Todos los Estados velarán por que sus buques respeten esas zonas de seguridad.

Artículo 261

No obstaculización de las rutas de navegación internacional

El emplazamiento y la utilización de cualquier tipo de instalaciones o equipo de investigación científica no constituirán un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas.

Artículo 262

Signos de identificación y señales de advertencia

Las instalaciones o el equipo mencionados en esta sección tendrán signos de identificación que indiquen el Estado en que están registrados o la organización internacional a la que pertenecen, así como las señales de advertencia adecuadas convenidas internacionalmente para garantizar la seguridad marítima y la seguridad de la navegación aérea, teniendo en cuenta las reglas y estándares establecidos por las organizaciones internacionales competentes.

SECCION 5. RESPONSABILIDAD

Artículo 263

Responsabilidad

1. Los Estados y las organizaciones internacionales competentes tendrán la obligación de asegurar que la investigación científica marina, efectuada por ellos o en su nombre, se realice de conformidad con esta Convención.
2. Los Estados y las organizaciones internacionales competentes serán responsables por las medidas que tomen en contravención de esta Convención respecto de las actividades de investigación científica marina realizadas por otros Estados, por sus personas naturales o jurídicas o por las organizaciones internacionales competentes, e indemnizarán los daños resultantes de tales medidas.
3. Los Estados y las organizaciones internacionales competentes serán responsables, con arreglo al artículo 235, de los daños causados por la contaminación del medio marino resultante de la investigación científica marina realizada por ellos o en su nombre.

SECCION 6. SOLUCION DE CONTROVERSIAS Y MEDIDAS PROVISIONALES

Artículo 264

Solución de controversias

Las controversias sobre la interpretación o la aplicación de las disposiciones de esta Convención relativas a la investigación científica marina serán solucionadas de conformidad con las secciones 2 y 3 de la Parte XV.

Artículo 265

Medidas provisionales

Mientras no se resuelva una controversia de conformidad con las secciones 2 y 3 de la Parte XV, el Estado o la organización internacional competente a quien se le haya autorizado a realizar un proyecto de investigación científica marina no permitirá que se inicien o continúen las actividades de investigación sin el consentimiento expreso del Estado ribereño interesado.

PARTE XIV

DESARROLLO Y TRANSMISION DE TECNOLOGIA MARINA

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 266

Fomento del desarrollo y de la transmisión de tecnología marina

1. Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, cooperarán en la medida de sus posibilidades para fomentar activamente el desarrollo y la transmisión de la ciencia y la tecnología marinas según modalidades y condiciones equitativas y razonables.

2. Los Estados fomentarán, en la esfera de la ciencia y tecnología marinas, el desarrollo de la capacidad de los Estados que necesiten y soliciten asistencia técnica en esa esfera, particularmente de los Estados en desarrollo, incluidos los Estados sin litoral y los Estados en situación geográfica desventajosa, en lo referente a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos marinos, la protección y preservación del medio marino, la investigación científica marina y otras actividades en el medio marino compatibles con esta Convención, con miras a acelerar el desarrollo económico y social de los Estados en desarrollo.

3. Los Estados procurarán promover condiciones económicas y jurídicas favorables para la transmisión de tecnología marina, sobre una base equitativa, en beneficio de todas las partes interesadas.

Artículo 267

Protección de los intereses legítimos

Al promover la cooperación con arreglo al artículo 266, los Estados tendrán debidamente en cuenta todos los intereses legítimos, incluidos, entre otros, los derechos y deberes de los poseedores, los proveedores y los receptores de tecnología marina.

Artículo 268

Objetivos básicos

Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, fomentarán:

a) La adquisición, evaluación y difusión de conocimientos de tecnología marina y facilitarán el acceso a esos datos e informaciones;

b) El desarrollo de tecnología marina apropiada;

c) El desarrollo de la infraestructura tecnológica necesaria para facilitar la transmisión de tecnología marina;

d) El desarrollo de los recursos humanos mediante la capacitación y la enseñanza de nacionales de los Estados y países en desarrollo y especialmente de los menos adelantados entre ellos;

e) La cooperación internacional en todos los planos, especialmente en los planos regional, subregional y bilateral.

Artículo 269

Medidas para lograr los objetivos básicos

Para lograr los objetivos mencionados en el artículo 268, los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, procurarán, entre otras cosas:

a) Establecer programas de cooperación técnica para la efectiva transmisión de todo tipo de tecnología marina a los Estados que necesiten y soliciten asistencia técnica en esta materia, especialmente a los Estados en desarrollo sin litoral y a los Estados en desarrollo en situación geográfica desventajosa, así como a otros Estados en desarrollo que no hayan podido crear o desarrollar su propia capacidad tecnológica en ciencias marinas y en la exploración y explotación de recursos marinos, ni desarrollar la infraestructura de tal tecnología;

b) Fomentar condiciones favorables para la celebración de acuerdos, contratos y otros arreglos similares en condiciones equitativas y razonables;

c) Celebrar conferencias, seminarios y simposios sobre temas científicos y tecnológicos, en particular sobre políticas y métodos para la transmisión de tecnología marina;

d) Fomentar el intercambio de científicos y expertos en tecnología y otras materias;

e) Aprender proyectos y fomentar empresas conjuntas y otras formas de cooperación bilateral y multilateral.

SECCION 2. COOPERACION INTERNACIONAL

Artículo 270

Formas de cooperación internacional

La cooperación internacional para el desarrollo y la transmisión de tecnología marina se llevará a cabo, cuando sea factible y adecuado, mediante los programas bilaterales, regionales o multilaterales existentes, así como mediante programas ampliados o nuevos para facilitar la investigación científica marina, la transmisión de tecnología marina, especialmente en nuevos campos, y la financiación internacional apropiada de la investigación y el aprovechamiento de los océanos.

Artículo 271

Directrices, criterios y estándares

Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, fomentarán el establecimiento de directrices, criterios y estándares generalmente aceptados para la transmisión de tecnología marina sobre una base bilateral o en el marco de organizaciones internacionales y otros foros, teniendo en cuenta en particular los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo.

Artículo 272

Coordinación de programas internacionales

En materia de transmisión de tecnología marina, los Estados tratarán de lograr que las organizaciones internacionales competentes coordinen sus actividades, incluidos cualesquiera programas regionales o mundiales, teniendo en cuenta los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo, en particular de aquéllos sin litoral o en situación geográfica desventajosa.

Artículo 273

Cooperación con organizaciones internacionales y con la Autoridad

Los Estados cooperarán activamente con las organizaciones internacionales competentes y con la Autoridad para impulsar y facilitar la transmisión de conocimientos prácticos y tecnología marina con respecto a las actividades en la Zona a los Estados en desarrollo, a sus nacionales y a la Empresa.

Artículo 274

Objetivos de la Autoridad

Sin perjuicio de todos los intereses legítimos - incluidos, entre otros, los derechos y deberes de los poseedores, los proveedores y los receptores de tecnología - la Autoridad garantizará, con respecto a las actividades en la Zona, que:

- a) Sobre la base del principio de la distribución geográfica equitativa, y con fines de capacitación, se emplee como miembros del personal ejecutivo, investigador y técnico establecido para esas tareas a nacionales de los Estados en desarrollo, sean ribereños, sin litoral o en situación geográfica desventajosa;
- b) Se ponga a disposición de todos los Estados, y en particular de los Estados en desarrollo que necesiten y soliciten asistencia técnica en esa materia, documentación técnica sobre los equipos, maquinaria, dispositivos y procedimientos pertinentes;
- c) Sean adoptadas por la Autoridad las disposiciones apropiadas para facilitar la adquisición de asistencia técnica en materia de tecnología marina por los Estados que la necesiten y soliciten, en particular los Estados en desarrollo, así como la adquisición por sus nacionales de los conocimientos prácticos y especializados necesarios, incluida la formación profesional;

d) Se ayude a los Estados que necesiten y soliciten asistencia técnica en esa materia, en particular a los Estados en desarrollo, en la adquisición de equipos, instalaciones, procedimientos y otros conocimientos técnicos necesarios, por medio de cualquier arreglo financiero previsto en esta Convención.

SECCION 3. CENTROS NACIONALES Y REGIONALES DE INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNOLOGICA MARINA

Artículo 275

Establecimiento de centros nacionales

1. Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes y de la Autoridad, fomentarán el establecimiento, especialmente en los Estados ribereños en desarrollo, de centros nacionales de investigación científica y tecnológica marina y el fortalecimiento de los centros nacionales existentes, con objeto de estimular e impulsar la realización de investigación científica marina por los Estados ribereños en desarrollo y de aumentar su capacidad nacional para utilizar y preservar sus recursos marinos en su propio beneficio económico.

2. Los Estados, por conducto de las organizaciones internacionales competentes y de la Autoridad, darán el apoyo apropiado para facilitar el establecimiento y el fortalecimiento de los centros nacionales mencionados en el párrafo 1 a fin de proporcionar servicios de capacitación avanzada, el equipo y los conocimientos prácticos y especializados necesarios, así como expertos técnicos, a los Estados que lo necesiten y soliciten.

Artículo 276

Establecimiento de centros regionales

1. Los Estados, en coordinación con las organizaciones internacionales competentes, con la Autoridad y con instituciones nacionales de investigación científica y tecnológica marina, fomentarán el establecimiento de centros regionales de investigación científica y tecnológica marina, especialmente en los Estados en desarrollo, a fin de estimular e impulsar la realización de investigación científica marina por los Estados en desarrollo y de promover la transmisión de tecnología marina.

2. Todos los Estados de una región cooperarán con los respectivos centros regionales a fin de asegurar el logro más efectivo de sus objetivos.

Artículo 277

Funciones de los centros regionales

Las funciones de los centros regionales comprenderán, entre otras:

- a) Programas de capacitación y enseñanza, en todos los niveles, sobre diversos aspectos de la investigación científica y tecnológica marina, especialmente la biología marina, incluidas la conservación y administración de los recursos vivos, la oceanografía, la hidrografía, la ingeniería, la exploración geológica de los fondos marinos, la minería y la tecnología de desalación;
- b) Estudios de gestión administrativa;
- c) Programas de estudios relacionados con la protección y preservación del medio marino y la prevención, reducción y control de la contaminación;
- d) Organización de conferencias, seminarios y simposios regionales;
- e) Adquisición y elaboración de datos e información sobre ciencia y tecnología marinas;
- f) Difusión rápida de los resultados de la investigación científica y tecnológica marina en publicaciones fácilmente asequibles;
- g) Difusión de las políticas nacionales sobre transmisión de tecnología marina y estudio comparado sistemático de esas políticas;
- h) Compilación y sistematización de información sobre comercialización de tecnología y sobre los contratos y otros arreglos relativos a patentes;
- i) Cooperación técnica con otros Estados de la región.

SECCION 4. COOPERACION ENTRE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Artículo 278

Cooperación entre organizaciones internacionales

Las organizaciones internacionales competentes mencionadas en esta Parte y en la Parte XIII tomarán todas las medidas apropiadas para garantizar, directamente o en estrecha cooperación entre sí, el cumplimiento efectivo de sus funciones y responsabilidades con arreglo a esta Parte.

PARTE XV

SOLUCION DE CONTROVERSIAS

SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 279

Obligación de resolver las controversias por medios pacíficos

Los Estados Partes resolverán sus controversias relativas a la interpretación y la aplicación de esta Convención por medios pacíficos de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas y, con ese fin, procurarán su solución por los medios indicados en el párrafo 1 del Artículo 33 de la Carta.

Artículo 280

Solución de controversias por medios pacíficos elegidos por las partes

Ninguna de las disposiciones de esta Parte menoscabará el derecho de los Estados Partes a convenir, en cualquier momento, en solucionar sus controversias relativas a la interpretación o la aplicación de esta Convención por cualquier medio pacífico de su elección.

Artículo 281

Procedimiento aplicable cuando las partes no hayan resuelto la controversia

1. Si los Estados Partes que sean partes en una controversia relativa a la interpretación o la aplicación de esta Convención han convenido en tratar de resolverla por un medio pacífico de su elección, los procedimientos establecidos en esta Parte se aplicarán sólo cuando no se haya llegado a una solución por ese medio, el acuerdo entre las partes no excluya la posibilidad de aplicar otro procedimiento.

2. Cuando las partes hayan convenido también en un plazo, lo dispuesto en el párrafo 1 sólo se aplicará una vez expirado ese plazo.

Artículo 282

Obligaciones resultantes de acuerdos generales, regionales o bilaterales

• Cuando los Estados Partes que sean partes en una controversia relativa a la interpretación o la aplicación de esta Convención hayan convenido, en virtud de un acuerdo general, regional o bilateral o de alguna otra manera, en que esa controversia se someta, a petición de cualquiera de las partes en ella, a un procedimiento conducente a una decisión obligatoria, dicho procedimiento se aplicará en lugar de los previstos en esta Parte, a menos que las partes en la controversia convengan en otra cosa.

Artículo 283

Obligación de intercambiar opiniones

1. Cuando surja una controversia entre Estados Partes relativa a la interpretación o la aplicación de esta Convención, las partes en la controversia procederán sin demora a intercambiar opiniones con miras a resolverla mediante negociación o por otros medios pacíficos.

2. Asimismo, las partes procederán sin demora a intercambiar opiniones cuando se haya puesto fin a un procedimiento para la solución de una controversia sin que ésta haya sido resuelta o cuando se haya llegado a una solución y las circunstancias requieran consultas sobre la forma de llevarla a la práctica.

Artículo 284

Conciliación

1. El Estado Parte que sea parte en una controversia relativa a la interpretación o la aplicación de esta Convención podrá invitar a la otra u otras partes a someterla a conciliación de conformidad con el procedimiento establecido en la sección 1 del Anexo V o con otro procedimiento de conciliación.

2. Si la invitación es aceptada y las partes convienen en el procedimiento que ha de aplicarse, cualquiera de ellas podrá someter la controversia a ese procedimiento.

3. Si la invitación no es aceptada o las partes no convienen en el procedimiento, se dará por terminada la conciliación.

4. Cuando una controversia haya sido sometida a conciliación, sólo podrá ponerse fin a ésta de conformidad con el procedimiento de conciliación acordado, salvo que las partes convengan en otra cosa.

Artículo 285

Aplicación de esta sección a las controversias sometidas de conformidad con la Parte XI

Las disposiciones de esta sección se aplicarán a cualquier controversia que, en virtud de la sección 5 de la Parte XI, haya de resolverse de conformidad con los procedimientos establecidos en esta Parte. Si una entidad que no sea un Estado Parte fuere parte en tal controversia, esta sección se aplicará mutatis mutandis.

**SECCION 2. PROCEDIMIENTOS OBLIGATORIOS CONDUCTENTES A
DECISIONES OBLIGATORIAS**

Artículo 286

Aplicación de los procedimientos establecidos en esta sección

Con sujeción a lo dispuesto en la sección 3, toda controversia relativa a la interpretación o la aplicación de esta Convención, cuando no haya sido resuelta por aplicación de la sección 1, se someterá, a petición de cualquiera de las partes en la controversia, a la corte o tribunal que sea competente conforme a lo dispuesto en esta sección.

Artículo 287

Elección del procedimiento

1. Al firmar o ratificar esta Convención o al adherirse a ella, o en cualquier momento ulterior, los Estados podrán elegir libremente, mediante una declaración escrita, uno o varios de los medios siguientes para la solución de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención:

a) El Tribunal Internacional del Derecho del Mar constituido de conformidad con el Anexo VI;

b) La Corte Internacional de Justicia;

c) Un tribunal arbitral constituido de conformidad con el Anexo VII;

d) Un tribunal arbitral especial, constituido de conformidad con el Anexo VIII, para una o varias de las categorías de controversias que en él se especifican.

2. Ninguna declaración hecha conforme al párrafo 1 afectará a la obligación del Estado Parte de aceptar la competencia de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en la medida y en la forma establecidas en la sección 5 de la Parte XI, ni resultará afectada por esa obligación.

3. Se presumirá que el Estado Parte que sea parte en una controversia no comprendida en una declaración en vigor ha aceptado el procedimiento de arbitraje previsto en el Anexo VII.

4. Si las partes en una controversia han aceptado el mismo procedimiento para la solución de la controversia, ésta sólo podrá ser sometida a ese procedimiento, a menos que las partes convengan en otra cosa.

5. Si las partes en una controversia no han aceptado el mismo procedimiento para la solución de la controversia, ésta sólo podrá ser sometida al procedimiento de arbitraje previsto en el Anexo VII, a menos que las partes convengan en otra cosa.

6. Las declaraciones hechas conforme al párrafo 1 permanecerán en vigor hasta tres meses después de que la notificación de revocación haya sido depositada en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

7. Ninguna nueva declaración, notificación de revocación o expiración de una declaración afectará en modo alguno al procedimiento en curso ante una corte o tribunal que sea competente conforme a este artículo, a menos que las partes convengan en otra cosa.

8. Las declaraciones y notificaciones a que se refiere este artículo se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien transmitirá copia de ellas a los Estados Partes.

Artículo 288

Competencia

1. Cualquiera de las cortes o tribunales mencionados en el artículo 287 será competente para conocer de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de esta Convención que se le sometan conforme a lo dispuesto en esta Parte.

2. Cualquiera de las cortes o tribunales mencionados en el artículo 287 será competente también para conocer de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de un acuerdo internacional concerniente a los fines de esta Convención que se le sometan conforme a ese acuerdo.

3. La Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar establecida de conformidad con el Anexo VI o cualquier otra sala o tribunal arbitral a que se hace referencia en la sección 5 de la Parte XI será competente para conocer de cualquiera de las cuestiones que se le sometan conforme a lo dispuesto en esa sección.

4. En caso de controversia en cuanto a la competencia de una corte o tribunal, la cuestión será dirimida por esa corte o tribunal.

Artículo 289

Expertos

En toda controversia en que se planteen cuestiones científicas o técnicas, la corte o tribunal que ejerza su competencia conforme a esta sección podrá, a petición de una de las partes o por iniciativa propia, seleccionar en consulta con las partes por lo menos dos expertos en cuestiones científicas o técnicas elegidos preferentemente de la lista correspondiente, preparada de conformidad con el artículo 2 del Anexo VIII, para que participen sin derecho a voto en las deliberaciones de esa corte o tribunal.

Artículo 290

Medidas provisionales

1. Si una controversia se ha sometido en la forma debida a una corte o tribunal que, en principio, se estime competente conforme a esta Parte o a la sección 5 de la Parte XI, esa corte o tribunal podrá decretar las medidas provisionales que estime apropiadas con arreglo a las circunstancias para preservar los derechos respectivos de las partes en la controversia o para impedir que se causen daños graves al medio marino, en espera de que se adopte la decisión definitiva.
2. Las medidas provisionales podrán ser modificadas o revocadas tan pronto como las circunstancias que las justifiquen cambien o dejen de existir.
3. Las medidas provisionales a que se refiere este artículo sólo podrán ser decretadas, modificadas o revocadas a petición de una de las partes en la controversia y después de dar a las partes la posibilidad de ser oídas.
4. La corte o tribunal notificará inmediatamente la adopción, modificación o revocación de las medidas provisionales a las partes en la controversia y a los demás Estados Partes que estime procedente.
5. Hasta que se constituya el tribunal arbitral al que se someta una controversia con arreglo a esta sección, cualquier corte o tribunal designado de común acuerdo por las partes o, a falta de tal acuerdo en el plazo de dos semanas contado desde la fecha de la solicitud de medidas provisionales, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar o, con respecto a las actividades en la Zona, la Sala de Controversias de los Fondos Marinos podrá decretar, modificar o revocar medidas provisionales conforme a lo dispuesto en este artículo si estima, en principio, que el tribunal que haya de constituirse sería competente y que la urgencia de la situación así lo requiere. Una vez constituido, el tribunal al que se haya sometido la controversia podrá, actuando conforme a los párrafos 1 a 4, modificar, revocar o confirmar esas medidas provisionales.
6. Las partes en la controversia aplicarán sin demora todas las medidas provisionales decretadas conforme a este artículo.

Artículo 291

Acceso

1. Todos los procedimientos de solución de controversias indicados en esta Parte estarán abiertos a los Estados Partes.
2. Los procedimientos de solución de controversias previstos en esta Parte estarán abiertos a entidades distintas de los Estados Partes sólo en los casos en que ello se disponga expresamente en esta Convención.

Artículo 292

Pronta liberación de buques y de sus tripulaciones

1. Cuando las autoridades de un Estado Parte hayan retenido un buque que enarbole el pabellón de otro Estado Parte y se alegue que el Estado que procedió a la retención no ha observado las disposiciones de esta Convención con respecto a la pronta liberación del buque o de su tripulación una vez constituida fianza, -razonable u otra garantía financiera, la cuestión de la liberación del buque o de su tripulación podrá ser sometida a la corte o tribunal que las partes designen de común acuerdo o, a falta de acuerdo en un plazo de 10 días contado desde el momento de la retención, a la corte o tribunal que el Estado que haya procedido a la retención haya aceptado conforme al artículo 287 o al Tribunal Internacional del Derecho del Mar, a menos que las partes convengan en otra cosa.

2. La solicitud de liberación del buque o de su tripulación sólo podrá ser formulada por el Estado del pabellón o en su nombre.

3. La corte o tribunal decidirá sin demora acerca de la solicitud de liberación y sólo conocerá de esa cuestión, sin prejuzgar el fondo de cualquier demanda interpuesta ante el tribunal nacional apropiado contra el buque, su propietario o su tripulación. Las autoridades del Estado que haya procedido a la retención seguirán siendo competentes para liberar en cualquier momento al buque o a su tripulación.

4. Una vez constituida la fianza u otra garantía financiera determinada por la corte o tribunal, las autoridades del Estado que haya procedido a la retención cumplirán sin demora la decisión de la corte o tribunal relativa a la liberación del buque o de su tripulación.

Artículo 293

Derecho aplicable

1. La corte o tribunal competente en virtud de esta sección aplicará esta Convención y las demás normas de derecho internacional que no sean incompatibles con ella.

2. El párrafo 1 se entenderá sin perjuicio de la facultad de la corte o tribunal competente en virtud de esta sección para dirimir un litigio ex aequo et bono, si las partes convienen en ello.

Artículo 294

Procedimiento preliminar

1. Cualquier corte o tribunal mencionado en el artículo 287 ante el que se entable una demanda en relación con una de las controversias a que se refiere el artículo 297 resolverá a petición de cualquiera de las partes, o podrá resolver por iniciativa propia, si la acción intentada constituye una utilización abusiva de los medios procesales o si, en principio, está suficientemente fundada. Cuando la

corte o tribunal resuelva que la acción intentada constituye una utilización abusiva de los medios procesales o carece en principio de fundamento, cesará sus actuaciones.

2. Al recibir la demanda, la corte o tribunal la notificará inmediatamente a la otra u otras partes y señalará un plazo razonable en el cual la otra u otras partes podrán pedirle que resuelva la cuestión a que se refiere el párrafo 1.

3. Nada de lo dispuesto en este artículo afectará al derecho de las partes en una controversia a formular excepciones preliminares conforme a las normas procesales aplicables.

Artículo 295

Agotamiento de los recursos internos

Las controversias que surjan entre Estados Partes con respecto a la interpretación o la aplicación de esta Convención podrán someterse a los procedimientos establecidos en esta sección sólo después de que se hayan agotado los recursos internos, de conformidad con el derecho internacional.

Artículo 296

Carácter definitivo y fuerza obligatoria de las decisiones

1. Toda decisión dictada por una corte o tribunal que sea competente en virtud de esta sección será definitiva y deberá ser cumplida por todas las partes en la controversia.

2. Tal decisión no tendrá fuerza obligatoria salvo para las partes y respecto de la controversia de que se trate.

SECCION 3. LIMITACIONES Y EXCEPCIONES A LA APLICABILIDAD DE LA SECCION 2

Artículo 297

Limitaciones a la aplicabilidad de la sección 2

1. Las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de esta Convención con respecto al ejercicio por parte de un Estado ribereño de sus derechos soberanos o su jurisdicción previstos en esta Convención se someterán a los procedimientos establecidos en la sección 2 en los casos siguientes:

a) Cuando se alegue que un Estado ribereño ha actuado en contravención de lo dispuesto en esta Convención respecto de las libertades y los derechos de navegación, sobrevuelo o tendido de cables y tuberías submarinos o respecto de cualesquiera otros usos del mar internacionalmente legítimos especificados en el artículo 58;

b) Cuando se alegue que un Estado, al ejercer las libertades, derechos o usos antes mencionados, ha actuado en contravención de las disposiciones de esta Convención o de las leyes o reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con esta Convención o de otras normas de derecho internacional que no sean incompatibles con ella; o

c) Cuando se alegue que un Estado ribereño ha actuado en contravención de reglas y estándares internacionales específicos relativos a la protección y preservación del medio marino que sean aplicables al Estado ribereño y que hayan sido establecidos por esta Convención o por conducto de una organización internacional competente o en una conferencia diplomática de conformidad con esta Convención.

2. a) Las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de las disposiciones de esta Convención con respecto a las actividades de investigación científica marina se resolverán de conformidad con la sección 2, con la salvedad de que el Estado ribereño no estará obligado a aceptar que se someta a los procedimientos de solución establecidos en dicha sección ninguna controversia que se suscite con motivo:

i) Del ejercicio por el Estado ribereño de un derecho o facultad discrecional de conformidad con el artículo 246; o

ii) De la decisión del Estado ribereño de ordenar la suspensión o la cesación de un proyecto de investigación de conformidad con el artículo 253;

b) Las controversias que se susciten cuando el Estado que realiza las investigaciones alegue que, en relación con un determinado proyecto, el Estado ribereño no ejerce los derechos que le corresponden en virtud de los artículos 246 y 253 de manera compatible con lo dispuesto en esta Convención serán sometidas, a petición de cualquiera de las partes, al procedimiento de conciliación previsto en la sección 2 del Anexo V, con la salvedad de que la comisión de conciliación no cuestionará el ejercicio por el Estado ribereño de su facultad discrecional de designar las áreas específicas a que se refiere el párrafo 6 del artículo 246, o de rehusar su consentimiento de conformidad con el párrafo 5 de dicho artículo.

3. a) Las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de las disposiciones de la presente Convención en relación con las pesquerías se resolverán de conformidad con la sección 2, con la salvedad de que el Estado ribereño no estará obligado a aceptar que se someta a los procedimientos de solución establecidos en dicha sección ninguna controversia relativa a sus derechos soberanos con respecto a los recursos vivos en la zona económica exclusiva o al ejercicio de esos derechos, incluidas sus facultades discrecionales para determinar la captura permisible, su capacidad de explotación, la asignación de excedentes a otros Estados y las modalidades y condiciones establecidas en sus leyes y reglamentos de conservación y administración;

b) Cuando no se haya llegado a un acuerdo mediante la aplicación de las disposiciones de la sección 1, la controversia será sometida al procedimiento de conciliación previsto en la sección 2 del Anexo V, si así lo solicita cualquiera de las partes en la controversia, cuando se alegue que:

i) Un Estado ribereño ha incumplido de manera manifiesta su obligación de velar, con medidas adecuadas de conservación y administración, por que la preservación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva no resulte gravemente amenazada;

ii) Un Estado ribereño se ha negado arbitrariamente a determinar, a petición de otro Estado, la captura permisible y su capacidad para explotar los recursos vivos con respecto a las poblaciones que ese otro Estado esté interesado en pescar;

iii) Un Estado ribereño se ha negado arbitrariamente a asignar a un Estado, conforme a lo dispuesto en los artículos 62, 69 y 70 y en las modalidades y condiciones establecidas por el Estado ribereño que sean compatibles con la presente Convención, la totalidad o una parte del excedente cuya existencia haya declarado;

c) La comisión de conciliación no sustituirá en ningún caso al Estado ribereño en sus facultades discrecionales;

d) El informe de la comisión de conciliación será comunicado a las organizaciones internacionales competentes;

e) Al negociar un acuerdo con arreglo a lo dispuesto en los artículos 69 y 70, los Estados Partes, a menos que convengan otra cosa, incluirán una cláusula sobre las medidas que tomarán para reducir al mínimo la posibilidad de que surja una diferencia con respecto a la interpretación o aplicación del acuerdo y sobre el procedimiento que deberán seguir si, no obstante, surge una diferencia.

Artículo 298

Excepciones facultativas a la aplicabilidad de la sección 2

1. Al firmar o ratificar esta Convención o adherirse a ella, o en cualquier otro momento posterior, los Estados podrán, sin perjuicio de las obligaciones que resultan de la sección 1, declarar por escrito que no aceptan uno o varios de los procedimientos previstos en la sección 2 con respecto a una o varias de las siguientes categorías de controversias:

- a) 1) Las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de los artículos 15, 74 y 83 concernientes a la delimitación de las zonas marítimas, o las relativas a bahías o títulos históricos, a condición de que el Estado que haya hecho una declaración de esa índole, cuando una controversia de ese tipo surja después de la entrada en vigor de esta Convención y no se llegue a un acuerdo dentro de un período razonable en negociaciones entre las partes, acepte, a petición de cualquier parte en la controversia, que la cuestión sea sometida al procedimiento de conciliación previsto en la sección 2 del Anexo V; además, quedará excluida de tal sumisión toda controversia que entrañe necesariamente el examen concurrente de una controversia no resuelta respecto de la soberanía u otros derechos sobre un territorio continental o insular;

- ii) Una vez que la comisión de conciliación haya presentado su informe, en el que expondrá las razones en que se funda, las partes negociarán un acuerdo sobre la base de ese informe; si estas negociaciones no conducen a un acuerdo, las partes, a menos que acuerden otra cosa, someterán la cuestión, por consentimiento mutuo, a los procedimientos previstos en la sección 2;
 - iii) Las disposiciones de este apartado no serán aplicables a ninguna controversia relativa a la delimitación de zonas marítimas que ya se haya resuelto mediante acuerdo entre las partes, ni a ninguna controversia de esa índole que haya de resolverse de conformidad con un acuerdo bilateral o multilateral obligatorio para las partes;
 - b) Las controversias relativas a actividades militares, incluidas las actividades militares de buques y aeronaves de Estado dedicados a servicios no comerciales, y las controversias relativas a actividades encaminadas a hacer cumplir las normas legales respecto del ejercicio de los derechos soberanos o de la jurisdicción excluidas de la competencia de una corte o un tribunal con arreglo a los párrafos 2 ó 3 del artículo 297;
 - c) Las controversias respecto de las cuales el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ejerza las funciones que le confiere la Carta de las Naciones Unidas, a menos que el Consejo de Seguridad decida retirar el asunto de su orden del día o pida a las partes que lo solucionen por los medios previstos en esta Convención.
2. El Estado Parte que haya hecho una declaración de conformidad con el párrafo 1 podrá retirarla en cualquier momento o convenir en someter una controversia que haya quedado excluida en virtud de esa declaración a cualquiera de los procedimientos especificados en esta Convención.
 3. Ningún Estado Parte que haya hecho una declaración en virtud del párrafo 1 tendrá derecho a someter una controversia perteneciente a la categoría de controversias exceptuadas a ninguno de los procedimientos previstos en esta Convención respecto de cualquier otro Estado Parte sin el consentimiento de éste.
 4. Si uno de los Estados Partes ha hecho una declaración en virtud del apartado a) del párrafo 1, cualquier otro Estado Parte podrá acudir al procedimiento especificado en esa declaración respecto de la parte que la haya formulado en relación con cualquier controversia comprendida en una de las categorías exceptuadas.
 5. La formulación de una nueva declaración o el retiro de una declaración no afectará en modo alguno al procedimiento en curso ante una corte o tribunal de conformidad con este artículo, a menos que las partes convengan en otra cosa.
 6. Las declaraciones y las notificaciones de retiro hechas con arreglo a este artículo se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien transmitirá copia de ellas a los Estados Partes.

Artículo 299

Derecho de las partes a convenir en el procedimiento

1. Las controversias excluidas de los procedimientos de solución de controversias previstos en la sección 2 en virtud del artículo 297 o por una declaración hecha con arreglo al artículo 298 sólo podrán someterse a dichos procedimientos por acuerdo de las partes en la controversia.

2. Ninguna de las disposiciones de esta sección menoscabará el derecho de las partes en la controversia a convenir cualquier otro procedimiento para solucionar la controversia o a llegar a una solución amistosa.

PARTE XVI

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 300

Buena fe y abuso de derecho

Los Estados Partes cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas de conformidad con esta Convención y ejercerán los derechos, competencias y libertades reconocidos en ella de manera que no constituya un abuso de derecho.

Artículo 301

Utilización del mar con fines pacíficos

Al ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones de conformidad con esta Convención, los Estados Partes se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado o en cualquier otra forma incompatible con los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 302

Revelación de información

Sin perjuicio del derecho de los Estados Partes a recurrir a los procedimientos de solución de controversias establecidos en esta Convención, nada de lo dispuesto en ella se interpretará en el sentido de exigir que un Estado Parte, en el cumplimiento de las obligaciones que le incumban en virtud de la Convención, proporcione información cuya revelación sea contraria a los intereses esenciales de su seguridad.

Artículo 303

Objetos arqueológicos e históricos hallados en el mar

1. Los Estados tienen la obligación de proteger los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en el mar y cooperarán a tal efecto.

2. A fin de fiscalizar el tráfico de tales objetos, el Estado ribereño, al aplicar el artículo 33, podrá presumir que la remoción de aquéllos de los fondos marinos de la zona a que se refiere ese artículo sin su autorización constituye una infracción, cometida en su territorio o en su mar territorial, de las leyes y reglamentos mencionados en dicho artículo.

3. Nada de lo dispuesto en este artículo afectará a los derechos de los propietarios identificables, a las normas sobre salvamento u otras normas del derecho marítimo o a las leyes y prácticas en materia de intercambios culturales.

4. Este artículo se entenderá sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y demás normas de derecho internacional relativos a la protección de los objetos de carácter arqueológico e histórico.

Artículo 304

Responsabilidad por daños

Las disposiciones de esta Convención relativas a la responsabilidad por daños se entenderán sin perjuicio de la aplicación de las normas vigentes y del desarrollo de nuevas normas relativas a la responsabilidad en derecho internacional.

PARTE XVII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 305

Firma

1. Esta Convención estará abierta a la firma de:
 - a) Todos los Estados;
 - b) Namibia, representada por el Consejo de las Naciones Unidas para Namibia;
 - c) Todos los Estados asociados autónomos que hayan optado por esa condición en un acto de libre determinación supervisado y aprobado por las Naciones Unidas de conformidad con la resolución 1514 (XV) de la Asamblea General y tengan competencia sobre las materias regidas por esta Convención, incluida la de celebrar tratados en relación con ellas;
 - d) Todos los Estados asociados autónomos que, de conformidad con sus respectivos instrumentos de asociación, tengan competencia sobre las materias regidas por esta Convención, incluida la de celebrar tratados en relación con ellas;
 - e) Todos los territorios que gocen de plena autonomía interna reconocida como tal por las Naciones Unidas, pero no hayan alcanzado la plena independencia de conformidad con la resolución 1514 (XV) de la Asamblea General, y que tengan competencia sobre las materias regidas por esta Convención, incluida la de celebrar tratados en relación con ellas;
 - f) Las organizaciones internacionales, con arreglo al Anexo IX.
2. Esta Convención estará abierta a la firma hasta el 9 de diciembre de 1984 en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Jamaica y, asimismo, desde el 1° de julio de 1983 hasta el 9 de diciembre de 1984 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

Artículo 306

Ratificación y confirmación formal

Esta Convención estará sujeta a ratificación por los Estados y las demás entidades mencionadas en los apartados b), c), d) y e) del párrafo 1 del artículo 305, así como a confirmación formal, con arreglo al Anexo IX, por las entidades mencionadas en el apartado f) del párrafo 1 de ese artículo. Los instrumentos de ratificación y de confirmación formal se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 307

Adhesión

Esta Convención quedará abierta a la adhesión de los Estados y las demás entidades mencionadas en el artículo 305. La adhesión de las entidades mencionadas en el apartado f) del párrafo 1 del artículo 305 se efectuará de conformidad con el Anexo IX. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 308

Entrada en vigor

1. Esta Convención entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Respecto de cada Estado que ratifique esta Convención o se adhiera a ella después de haber sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día siguiente a la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 1.

3. La Asamblea de la Autoridad se reunirá en la fecha de entrada en vigor de la Convención y elegirá el Consejo de la Autoridad. Si no se pudieren aplicar estrictamente las disposiciones del artículo 161, el primer Consejo se constituirá en forma compatible con el propósito de ese artículo.

4. Las normas, reglamentos y procedimientos elaborados por la Comisión Preparatoria se aplicarán provisionalmente hasta que la Autoridad los apruebe oficialmente de conformidad con la Parte XI.

5. La Autoridad y sus órganos actuarán de conformidad con la resolución II de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, relativa a las inversiones preparatorias en primeras actividades relacionadas con los nodulos polimetálicos, y con las decisiones adoptadas por la Comisión Preparatoria en cumplimiento de esa resolución.

Artículo 309

Reservas y excepciones

No se podrán formular reservas ni excepciones a esta Convención, salvo las expresamente autorizadas por otros artículos de la Convención.

Artículo 310

Declaraciones y manifestaciones

El artículo 309 no impedirá que un Estado, al firmar o ratificar esta Convención o adherirse a ella, haga declaraciones o manifestaciones, cualquiera

que sea su enunciado o denominación, a fin de, entre otras cosas, armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre que tales declaraciones o manifestaciones no tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado.

Artículo 311

Relación con otras convenciones y acuerdos internacionales

1. Esta Convención prevalecerá, en las relaciones entre los Estados Partes, sobre las Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 29 de abril de 1958.
2. Esta Convención no modificará los derechos ni las obligaciones de los Estados Partes dimanantes de otros acuerdos compatibles con ella y que no afecten al disfrute de los derechos ni al cumplimiento de las obligaciones que a los demás Estados Partes correspondan en virtud de la Convención.
3. Dos o más Estados Partes podrán celebrar acuerdos, aplicables únicamente en sus relaciones mutuas, por los que se modifiquen disposiciones de esta Convención o se suspenda su aplicación, siempre que tales acuerdos no se refieran a ninguna disposición cuya modificación sea incompatible con la consecución efectiva de su objeto y de su fin, y siempre que tales acuerdos no afecten a la aplicación de los principios básicos enunciados en la Convención y que las disposiciones de tales acuerdos no afecten al disfrute de los derechos ni al cumplimiento de las obligaciones que a los demás Estados Partes correspondan en virtud de la Convención.
4. Los Estados Partes que se propongan celebrar un acuerdo de los mencionados en el párrafo 3 notificarán a los demás Estados Partes, por medio del depositario de la Convención, su intención de celebrar el acuerdo y la modificación o suspensión que en él se disponga.
5. Este artículo no afectará a los acuerdos internacionales expresamente autorizados o salvaguardados por otros artículos de esta Convención.
6. Los Estados Partes convienen en que no podrán hacerse enmiendas al principio básico relativo al patrimonio común de la humanidad establecido en el artículo 136 y en que no serán partes en ningún acuerdo contrario a ese principio.

Artículo 312

Enmienda

1. Al vencimiento de un plazo de 10 años contado desde la fecha de entrada en vigor de esta Convención, cualquier Estado Parte podrá proponer, mediante comunicación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, enmiendas concretas a esta Convención, salvo las que se refieran a las actividades en la Zona, y solicitar la convocatoria de una conferencia para que examine las enmiendas.

propuestas. El Secretario General transmitirá esa comunicación a todos los Estados Partes. Si dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de transmisión de esa comunicación, la mitad por lo menos de los Estados Partes respondieren favorablemente a esa solicitud, el Secretario General convocará la conferencia.

2. El procedimiento de adopción de decisiones aplicable en la conferencia de enmienda será el que era aplicable en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a menos que la conferencia decida otra cosa. La conferencia hará todo lo posible por lograr un acuerdo por consenso respecto de cualquier enmienda, y no se procederá a votación sobre ella hasta que se hayan agotado todos los medios de llegar a un consenso.

Artículo 313

Enmienda por procedimiento simplificado

1. Cualquier Estado Parte podrá proponer, mediante comunicación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, una enmienda a esta Convención que no se refiera a las actividades en la Zona, para que sea adoptada por el procedimiento simplificado establecido en este artículo sin convocar una conferencia. El Secretario General transmitirá la comunicación a todos los Estados Partes.

2. Si, dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de transmisión de la comunicación, un Estado Parte formula una objeción a la enmienda propuesta o a que sea adoptada por el procedimiento simplificado, la enmienda se considerará rechazada. El Secretario General notificará inmediatamente la objeción a todos los Estados Partes.

3. Si, al vencimiento del plazo de 12 meses contado desde la fecha en que se haya transmitido la comunicación, ningún Estado Parte ha formulado objeción alguna a la enmienda propuesta ni a que sea adoptada por el procedimiento simplificado, la enmienda propuesta se considerará adoptada. El Secretario General notificará a todos los Estados Partes que la enmienda propuesta ha sido adoptada.

Artículo 314

Enmiendas a las disposiciones de esta Convención relativas exclusivamente a las actividades en la Zona

1. Cualquier Estado Parte podrá proponer, mediante comunicación escrita al Secretario General de la Autoridad, una enmienda a las disposiciones de esta Convención relativas exclusivamente a las actividades en la Zona, incluida la sección 4 del Anexo VI. El Secretario General transmitirá esta comunicación a todos los Estados Partes. La enmienda propuesta estará sujeta a la aprobación de la Asamblea después de su aprobación por el Consejo. Los representantes de los Estados Partes en esos órganos tendrán plenos poderes para examinar y aprobar la enmienda propuesta. La enmienda quedará adoptada tal como haya sido aprobada por el Consejo y la Asamblea.

2. Antes de aprobar una enmienda conforme al párrafo 1, el Consejo y la Asamblea se asegurarán de que no afecte al sistema de exploración y explotación de los recursos de la Zona hasta que se celebre la Conferencia de Revisión de conformidad con el artículo 155.

Artículo 315

Firma, ratificación y adhesión y textos auténticos de las enmiendas

1. Una vez adoptadas, las enmiendas a esta Convención estarán abiertas a la firma de los Estados Partes en la Convención durante 12 meses contados desde la fecha de su adopción, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, a menos que se disponga otra cosa en la propia enmienda.

2. Las disposiciones de los artículos 306, 307 y 320 se aplicarán a todas las enmiendas a esta Convención.

Artículo 316

Entrada en vigor de las enmiendas

1. Las enmiendas a esta Convención, salvo las mencionadas en el párrafo 5, entrarán en vigor respecto de los Estados Partes que las ratifiquen o se adhieran a ellas el trigésimo día siguiente a la fecha en que dos tercios de los Estados Partes o 60 Estados Partes, si este número fuere mayor, hayan depositado sus instrumentos de ratificación o de adhesión. Tales enmiendas no afectarán al disfrute de los derechos ni al cumplimiento de las obligaciones que a los demás Estados Partes correspondan en virtud de la Convención.

2. Toda enmienda podrá prever para su entrada en vigor un número de ratificaciones o de adhesiones mayor que el requerido por este artículo.

3. Respecto de cada Estado Parte que ratifique las enmiendas a que se refiere el párrafo 1 o se adhiera a ellas después de haber sido depositado el número requerido de instrumentos de ratificación o de adhesión, las enmiendas entrarán en vigor el trigésimo día siguiente a la fecha en que haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

4. Todo Estado que llegue a ser Parte en esta Convención después de la entrada en vigor de enmiendas conforme al párrafo 1 será considerado, de no haber manifestado una intención diferente:

a) Parte en la Convención así enmendada; y

b) Parte en la Convención no enmendada con respecto a todo Estado Parte que no esté obligado por las enmiendas.

5. Las enmiendas relativas exclusivamente a actividades en la Zona y las enmiendas al Anexo VI entrarán en vigor respecto de todos los Estados Partes un año

después de que tres cuartos de los Estados Partes hayan depositado sus instrumentos de ratificación o de adhesión.

6. Todo Estado que llegue a ser Parte en esta Convención después de la entrada en vigor de enmiendas conforme al párrafo 5 será considerado Parte en la Convención así enmendada.

Artículo 317

Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar esta Convención, mediante notificación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, e indicar las razones en que funde la denuncia. La omisión de esas razones no afectará a la validez de la denuncia. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que haya sido recibida la notificación, a menos que en ésta se señale una fecha ulterior.»

2. La denuncia no dispensará a ningún Estado de las obligaciones financieras y contractuales contraídas mientras era Parte en esta Convención, ni afectará a ningún derecho, obligación o situación jurídica de ese Estado creados por la ejecución de la Convención antes de su terminación respecto de él.

3. La denuncia no afectará en nada al deber del Estado Parte de cumplir toda obligación enunciada en esta Convención a la que esté sometido en virtud del derecho internacional independientemente de la Convención.

Artículo 318

Condición de los anexos

Los anexos son parte integrante de esta Convención y, salvo que se disponga expresamente otra cosa, toda referencia a la Convención o a una de sus partes constituye asimismo una referencia a los anexos correspondientes.

Artículo 319

Depositario

1. El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario de esta Convención y de las enmiendas a ella.

2. Además de desempeñar las funciones de depositario, el Secretario General:

a) Informará a los Estados Partes, a la Autoridad y a las organizaciones internacionales competentes de las cuestiones de carácter general que hayan surgido con respecto a esta Convención;

b) Notificará a la Autoridad las ratificaciones, confirmaciones formales y adhesiones de que sean objeto esta Convención y las enmiendas a ella, así como las denuncias de la Convención;

c) Notificará a los Estados Partes los acuerdos celebrados conforme al párrafo 4 del artículo 31;

d) Transmitirá a los Estados Partes, para su ratificación o adhesión, las enmiendas adoptadas de conformidad con esta Convención;

e) Convocará las reuniones necesarias de los Estados Partes de conformidad con esta Convención.

3. a) El Secretario General transmitirá también a los observadores a que se hace referencia en el artículo 156:

- i) Los informes mencionados en el apartado a) del párrafo 2;
- ii) Las notificaciones mencionadas en los apartados b) y c) del párrafo 2; y
- iii) Para su información, el texto de las enmiendas mencionadas en el apartado d) del párrafo 2;

b) El Secretario General invitará también a dichos observadores a participar con carácter de tales en las reuniones de Estados Partes a que se hace referencia en el apartado e) del párrafo 2.

Artículo 320

Textos auténticos

El original de esta Convención, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado, teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 305, en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados para ello, han firmado esta Convención.

HECHA EN MONTEGO BAY, el día diez de diciembre de mil novecientos ochenta y dos.

ANEXO I

ESPECIES ALTAMENTE MIGRATORIAS

1. Atún blanco: Thunnus alalunga
2. Atún rojo: Thunnus thynnus
3. Patudo: Thunnus obesus
4. Listado: Katsuwonus pelamis
5. Rabil: Thunnus albacares
6. Atún de aleta negra: Thunnus atlanticus
7. Bonito del Pacífico: Euthynnus Alletteratus; Euthynnus affinis
8. Atún de aleta azul del sur: Thunnus maccoyii
9. Melva: Auxis thazard; Auxis rochei
10. Japuta: Familia Bramidae
11. Marlin: Tetrapturus angustirostris; Tetrapturus belone; Tetrapturus pfluegeri; Tetrapturus albidus; Tetrapturus audax; Tetrapturus georgei; Makaira mazara; Makaira indica; Makaira nigricans
12. Velero: Istiophorus platypterus; Istiophorus albicans
13. Pez espada: Xiphias gladius
14. Paparda: Scomberesox saurus; Cololabis saira; Cololabis adocetus; Scomberesox saurus scombroides
15. Dorado: Coryphaena hippurus; Coryphaena equiselis
16. Tiburón oceánico: Hexanchus griseus; Cetorhinus maximus; Familia Alopiidae; Rhincodon typus; Familia Carcharhinidae; Familia Sphyrnidae; Familia Isuridae
17. Cetáceos (ballena y focena): Familia Physeteridae; Familia Balaenopteridae; Familia Balaenidae; Familia Eschrichtiidae; Familia Monodontidae; Familia Ziphiidae; Familia Delphinidae

ANEXO II

COMISION DE LIMITES DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

Artículo 1

Con arreglo a las disposiciones del artículo 76, se establecerá una Comisión de límites de la plataforma continental más allá de 200 millas marinas, de conformidad con los siguientes artículos.

Artículo 2

1. La Comisión estará compuesta de 21 miembros, expertos en geología, geofísica o hidrografía, elegidos por los Estados Partes en esta Convención entre sus nacionales, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de asegurar una representación geográfica equitativa, quienes prestarán sus servicios a título personal.

2. La elección inicial se realizará lo más pronto posible, y en todo caso dentro de un plazo de 18 meses contado a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención. Por lo menos tres meses antes de la fecha de cada elección, el Secretario General de las Naciones Unidas dirigirá una carta a los Estados Partes invitándolos a presentar candidaturas dentro de un plazo de tres meses, tras celebrar las consultas regionales pertinentes. El Secretario General preparará una lista en orden alfabético de todas las personas así designadas y la presentará a todos los Estados Partes.

3. Las elecciones de los miembros de la Comisión se realizarán en una reunión de los Estados Partes convocada por el Secretario General en la Sede de las Naciones Unidas. En esa reunión, para la cual constituirán quórum los dos tercios de los Estados Partes, serán elegidos miembros de la Comisión los candidatos que obtengan una mayoría de dos tercios de los votos de los representantes de los Estados Partes presentes y votantes. Se elegirán por lo menos tres miembros de cada región geográfica.

4. Los miembros de la Comisión desempeñarán su cargo por cinco años y podrán ser reelegidos.

5. El Estado Parte que haya presentado la candidatura de un miembro de la Comisión sufragará los gastos de dicho miembro mientras preste servicios en la Comisión. El Estado ribereño interesado sufragará los gastos efectuados con motivo del asesoramiento previsto en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 3 de este Anexo. El Secretario General de las Naciones Unidas proveerá los servicios de la secretaría de la Comisión.

Artículo 3

1. Las funciones de la Comisión serán las siguientes:

a) Examinar los datos y otros elementos de información presentados por los Estados ribereños respecto de los límites exteriores de la plataforma continental cuando ésta se extienda más allá de 200 millas marinas y hacer recomendaciones de

conformidad con el artículo 76 y la Declaración de Entendimiento aprobada el 29 de agosto de 1980 por la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;

b) Prestar asesoramiento científico y técnico, si lo solicita el Estado ribereño interesado, durante la preparación de los datos mencionados en el apartado a).

2. La Comisión podrá cooperar, en la medida que se considere útil y necesario, con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, la Organización Hidrográfica Internacional y otras organizaciones internacionales competentes a fin de intercambiar información científica y técnica que pueda ser útil para el desempeño de las funciones de la Comisión.

Artículo 4

El Estado ribereño que se proponga establecer, de conformidad con el artículo 76, el límite exterior de su plataforma continental más allá de 200 millas marinas presentará a la Comisión las características de ese límite junto con información científica y técnica de apoyo lo antes posible, y en todo caso dentro de los 10 años siguientes a la entrada en vigor de esta Convención respecto de ese Estado. El Estado ribereño comunicará al mismo tiempo los nombres de los miembros de la Comisión que le hayan prestado asesoramiento científico y técnico.

Artículo 5

A menos que decida otra cosa, la Comisión funcionará mediante subcomisiones integradas por siete miembros, designados de forma equilibrada teniendo en cuenta los elementos específicos de cada presentación hecha por un Estado ribereño. Los miembros de la Comisión nacionales del Estado ribereño que haya hecho la presentación o los que hayan asistido a ese Estado prestando asesoramiento científico y técnico con respecto al trazado de las líneas no podrán ser miembros de la subcomisión que se ocupe de esa presentación, pero tendrán derecho a participar en calidad de miembros en las actuaciones de la Comisión relativas a dicha presentación.

Artículo 6

1. La subcomisión presentará sus recomendaciones a la Comisión.
2. La Comisión aprobará las recomendaciones de la subcomisión por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes.
3. Las recomendaciones de la Comisión se presentarán por escrito al Estado ribereño que haya hecho la presentación y al Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 7

Los Estados ribereños establecerán el límite exterior de su plataforma continental de conformidad con las disposiciones del párrafo 8 del artículo 76 y con arreglo a los procedimientos nacionales pertinentes.

Artículo 8

En caso de desacuerdo del Estado ribereño con las recomendaciones de la Comisión, el Estado ribereño hará a la Comisión, dentro de un plazo razonable, una presentación revisada o una nueva presentación.

Artículo 9

Las actuaciones de la Comisión no afectarán a los asuntos relativos a la fijación de los límites entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

ANEXO III

DISPOSICIONES BASICAS RELATIVAS A LA PROSPECCION, LA EXPLORACION Y LA EXPLOTACION

Artículo 1

Derechos sobre los minerales

Los derechos sobre los minerales se transmitirán en el momento de su extracción de conformidad con esta Convención.

Artículo 2

Prospección

1. a) La Autoridad fomentará la realización de prospecciones en la Zona;

b) Las prospecciones sólo se realizarán una vez que la Autoridad haya recibido un compromiso satisfactorio por escrito de que el futuro prospector cumplirá esta Convención, así como las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad concernientes a la cooperación en los programas de capacitación previstos en los artículos 143 y 144 y a la protección del medio marino, y aceptará que la Autoridad verifique el cumplimiento. Junto con el compromiso, el futuro prospector notificará a la Autoridad los límites aproximados del área o las áreas en que vaya a realizar la prospección;

c) La prospección podrá ser realizada simultáneamente por más de un prospector en la misma área o las mismas áreas.

2. La prospección no conferirá al prospector derecho alguno sobre los recursos. No obstante, el prospector podrá extraer una cantidad razonable de minerales con fines de ensayo.

Artículo 3

Exploración y explotación

1. La Empresa, los Estados Partes y las demás entidades o personas mencionadas en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 153 podrán solicitar de la Autoridad la aprobación de planes de trabajo relativos a actividades en la Zona.

2. La Empresa podrá hacer esa solicitud respecto de cualquier parte de la Zona, pero las solicitudes de otras entidades o personas que se refieran a áreas reservadas estarán sujetas además a los requisitos del artículo 9 de este Anexo.

3. La exploración y la explotación se realizarán sólo en las áreas especificadas en los planes de trabajo mencionados en el párrafo 3 del artículo 153 y aprobados por la Autoridad de conformidad con esta Convención y con las normas, reglamentos y procedimientos pertinentes de la Autoridad.

4. Todo plan de trabajo aprobado:

a) Se ajustará a esta Convención y a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad;

b) Preverá el control por la Autoridad de las actividades en la Zona de conformidad con el párrafo 4 del artículo 153;

c) Conferirá al operador, de conformidad con las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, derechos exclusivos de exploración y explotación, en el área abarcada por el plan de trabajo, de las categorías de recursos especificadas en él. Cuando el solicitante presente un plan de trabajo que abarque solamente la etapa de exploración o la etapa de explotación, el plan aprobado conferirá derechos exclusivos sólo respecto de esa etapa.

5. Una vez aprobado por la Autoridad, todo plan de trabajo, salvo los propuestos por la Empresa, tendrá la forma de un contrato entre la Autoridad y el solicitante o los solicitantes.

Artículo 4

Requisitos que habrán de reunir los solicitantes

1. Con excepción de la Empresa, serán solicitantes calificados los que reúnan los requisitos de nacionalidad o control y patrocinio previstos en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 153 y se atengan a los procedimientos y satisfagan los criterios de aptitud establecidos en las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

2. Salvo lo dispuesto en el párrafo 6, esos criterios de aptitud se referirán a la capacidad financiera y técnica del solicitante y a la forma en que haya cumplido contratos anteriores con la Autoridad.

3. Cada solicitante será patrocinado por el Estado Parte del que sea nacional, a menos que tenga más de una nacionalidad, como las asociaciones o consorcios de entidades o personas nacionales de varios Estados, en cuyo caso todos los Estados Partes de que se trate patrocinarán la solicitud, o que esté efectivamente controlado por otro Estado Parte o sus nacionales, en cuyo caso ambos Estados Partes patrocinarán la solicitud. Los criterios y procedimientos de aplicación de los requisitos de patrocinio se establecerán en las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

4. El Estado o los Estados patrocinantes estarán obligados, con arreglo al artículo 139, a procurar, en el marco de sus ordenamientos jurídicos, que los contratistas patrocinados por ellos realicen sus actividades en la Zona de conformidad con las cláusulas de sus contratos y con las obligaciones que les incumban en virtud de esta Convención. Sin embargo, un Estado patrocinante no responderá de los daños causados por el incumplimiento de sus obligaciones por un contratista a quien haya patrocinado si ha dictado leyes y reglamentos y adoptado medidas administrativas que, en el marco de su ordenamiento jurídico, sean razonablemente adecuados para asegurar el cumplimiento por las personas bajo su jurisdicción.

5. El procedimiento para evaluar las solicitudes de los Estados Partes tendrá en cuenta su carácter de Estados.

6. En los criterios de aptitud se requerirá que los solicitantes, sin excepción, se comprometan en su solicitud a:

a) Cumplir las obligaciones aplicables que dimanen de las disposiciones de la Parte XI, las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, las decisiones de sus órganos y las cláusulas de los contratos celebrados con ella, y aceptar su carácter ejecutorio;

b) Aceptar el control de la Autoridad sobre las actividades en la Zona en la forma autorizada por esta Convención;

c) Dar a la Autoridad por escrito la seguridad de que cumplirá de buena fe las obligaciones estipuladas en el contrato;

d) Cumplir las disposiciones sobre transmisión de tecnología enunciadas en el artículo 5.

Artículo 5

Transmisión de tecnología

1. Al presentar un plan de trabajo, el solicitante pondrá a disposición de la Autoridad una descripción general del equipo y los métodos que utilizará al realizar actividades en la Zona, así como la información pertinente, que no sea objeto de derechos de propiedad industrial, acerca de las características de esa tecnología y la información sobre dónde puede obtenerse tal tecnología.

2. Todo operador informará a la Autoridad de los cambios en la descripción e información que se pongan a su disposición en virtud del párrafo 1, cuando se introduzca una modificación o innovación tecnológica importante.

3. Los contratos para realizar actividades en la Zona incluirán las siguientes obligaciones para el contratista:

a) Poner a disposición de la Empresa, según modalidades y condiciones comerciales equitativas y razonables, cuando la Autoridad lo solicite, la tecnología que utilice al realizar actividades en la Zona en virtud del contrato y que esté legalmente facultado para transmitir. La transmisión se hará por medio de licencias u otros arreglos apropiados que el contratista negociará con la Empresa y que se especificarán en un acuerdo especial complementario del contrato. Sólo se podrá hacer valer esta obligación si la Empresa determina que no puede obtener en el mercado libre, según modalidades y condiciones comerciales equitativas y razonables, la misma tecnología u otra igualmente útil y eficiente;

b) Obtener del propietario de toda tecnología utilizada para realizar actividades en la Zona en virtud del contrato, que no esté generalmente disponible en el mercado libre ni sea la prevista en el apartado a), la garantía escrita de que, cuando la Autoridad lo solicite, pondrá esa tecnología a disposición de la Empresa en la misma medida en que esté a disposición del contratista, por medio de

licencias u otros arreglos apropiados y según modalidades y condiciones comerciales equitativas y razonables. Si no se obtuviere esa garantía, el contratista no utilizará dicha tecnología para realizar actividades en la Zona;

c) Adquirir del propietario mediante un contrato ejecutorio, a solicitud de la Empresa y siempre que le resulte posible hacerlo sin gasto sustancial, el derecho de transmitir a la Empresa la tecnología que utilice al realizar actividades en la Zona en virtud del contrato que no esté legalmente facultado para transmitir ni esté generalmente disponible en el mercado libre. En los casos en que las empresas del contratista y del propietario de la tecnología estén sustancialmente vinculadas, el nivel de dicha vinculación y el grado de control o influencia se tendrán en cuenta para decidir si se han tomado todas las medidas posibles para la adquisición de ese derecho. En los casos en que el contratista ejerza un control efectivo sobre el propietario, la falta de adquisición de ese derecho se tendrá en cuenta al examinar los criterios de aptitud del contratista cuando solicite posteriormente la aprobación de un plan de trabajo;

d) Facilitar, a solicitud de la Empresa, la adquisición por ella de la tecnología a que se refiere el apartado b), mediante licencias u otros arreglos apropiados y según modalidades y condiciones comerciales equitativas y razonables, si la Empresa decide negociar directamente con el propietario de esa tecnología;

e) Tomar, en beneficio de un Estado en desarrollo o de un grupo de Estados en desarrollo que hayan solicitado un contrato en virtud del artículo 9 de este Anexo, las medidas establecidas en los apartados a), b), c) y d) a condición de que esas medidas se limiten a la explotación de la parte del área propuesta por el contratista que se haya reservado en virtud del artículo 8 de este Anexo y siempre que las actividades que se realicen en virtud del contrato solicitado por el Estado en desarrollo o el grupo de Estados en desarrollo no entrañen transmisión de tecnología a un tercer Estado o a los nacionales de un tercer Estado. La obligación establecida en esta disposición no se aplicará cuando se haya solicitado del contratista que transmita tecnología a la Empresa o él ya la haya transmitido.

4. Las controversias sobre las obligaciones establecidas en el párrafo 3, al igual que las relativas a otras cláusulas de los contratos, estarán sujetas al procedimiento de solución obligatoria previsto en la Parte XI y, en caso de inobservancia de tales obligaciones, podrán imponerse sanciones monetarias o la suspensión o rescisión del contrato de conformidad con el artículo 18 de este Anexo. Las controversias acerca de si las ofertas del contratista se hacen según modalidades y condiciones comerciales equitativas y razonables podrán ser sometidas por cualesquiera de las partes a arbitraje comercial obligatorio de conformidad con el reglamento de arbitraje de la CNUDMI u otras reglas de arbitraje que determinen las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad. Cuando el laudo determine que la oferta del contratista no se ajusta a modalidades y condiciones comerciales equitativas y razonables, se concederá al contratista un plazo de 45 días para revisar su oferta a fin de ajustarla a tales modalidades y condiciones, antes de que la Autoridad adopte una decisión con arreglo al artículo 18 de este Anexo.

5. En el caso de que la Empresa no pueda obtener, según modalidades y condiciones comerciales equitativas y razonables, una tecnología apropiada que le permita iniciar oportunamente la extracción y el tratamiento de minerales de la Zona, el Consejo o la Asamblea podrán convocar a un grupo de Estados Partes integrado por los que realicen actividades en la Zona, los que patrocinen a

entidades o personas que realicen actividades en la Zona y otros que tengan acceso a esa tecnología. Dicho grupo celebrará consultas y tomará medidas eficaces para que se ponga esa tecnología a disposición de la Empresa según modalidades y condiciones equitativas y razonables. Cada uno de esos Estados Partes adoptará, en el marco de su ordenamiento jurídico, todas las medidas factibles para lograr dicho objetivo.

6. En el caso de empresas conjuntas con la Empresa, la transmisión de tecnología se efectuará con arreglo a las cláusulas de los acuerdos por los que se rijan.

7. Las obligaciones establecidas en el párrafo 3 se incluirán en todos los contratos para la realización de actividades en la Zona hasta diez años después de la iniciación de la producción comercial por la Empresa, y podrán ser invocadas durante ese período.

8. A los efectos de este artículo, por "tecnología" se entenderá el equipo especializado y los conocimientos técnicos, los manuales, los diseños, las instrucciones de funcionamiento, la capacitación y la asistencia y el asesoramiento técnicos necesarios para montar, mantener y operar un sistema viable, y el derecho a usar esos elementos con tal objeto en forma no exclusiva.

Artículo 6

Aprobación de los planes de trabajo

1. Seis meses después de la entrada en vigor de esta Convención, y posteriormente cada cuatro meses, la Autoridad examinará las propuestas de planes de trabajo.

2. Al examinar una solicitud de aprobación de un plan de trabajo en forma de contrato, la Autoridad determinará en primer lugar:

a) Si el solicitante ha cumplido los procedimientos establecidos para las solicitudes de conformidad con el artículo 4 de este Anexo y ha asumido los compromisos y garantías requeridos por ese artículo. Si no se observan esos procedimientos o si falta cualquiera de esos compromisos y garantías, se concederá al solicitante un plazo de 45 días para que subsane los defectos;

b) Si el solicitante reúne los requisitos previstos en el artículo 4 de este Anexo.

3. Las propuestas de planes de trabajo se tramitarán en el orden en que hayan sido recibidas. Tales propuestas cumplirán las disposiciones pertinentes de esta Convención y las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, incluidos los requisitos relativos a las operaciones, las contribuciones financieras y las obligaciones referentes a la transmisión de tecnología, y se registrarán por ellos. Cuando las propuestas de planes de trabajo cumplan esos requisitos, la Autoridad aprobará los planes de trabajo, siempre que se ajusten a los requisitos uniformes y no discriminatorios establecidos en las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, a menos que:

a) Una parte o la totalidad del área abarcada por el plan de trabajo propuesto esté incluida en un plan de trabajo ya aprobado o en una propuesta de plan de trabajo presentada anteriormente sobre la cual la Autoridad no haya adoptado todavía una decisión definitiva;

b) La Autoridad haya excluido una parte o la totalidad del área abarcada por el plan de trabajo propuesto en virtud del apartado x) del párrafo 2 del artículo 162; o

c) La propuesta de plan de trabajo haya sido presentada o patrocinada por un Estado Parte que ya tenga:

i) Planes de trabajo para la exploración y explotación de nódulos polimetálicos en áreas no reservadas que, conjuntamente con cualquiera de las dos partes del área abarcada por el plan de trabajo propuesto, tengan una superficie superior al 30% de un área circular de 400.000 km² cuyo centro sea el de cualquiera de las dos partes del área abarcada por el plan de trabajo propuesto;

ii) Planes de trabajo para la exploración y explotación de nódulos polimetálicos en áreas no reservadas que en conjunto representen un 2% del área total de los fondos marinos que no esté reservada ni haya sido excluida de la explotación en cumplimiento del apartado x) del párrafo 2 del artículo 162.

4. A los efectos de la aplicación del criterio establecido en el apartado c) del párrafo 3, todo plan de trabajo presentado por una asociación o consorcio se computará a prorrata entre los Estados Partes patrocinadores de conformidad con el párrafo 3 del artículo 4 de este Anexo. La Autoridad podrá aprobar los planes de trabajo a que se refiere el apartado c) del párrafo 3 si determina que esa aprobación no permitirá que un Estado Parte o entidades o personas por él patrocinadas monopolicen la realización de actividades en la Zona o impidan que otros Estados Partes las realicen.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 3, después de terminado el período provisional previsto en el párrafo 3 del artículo 151, la Autoridad podrá adoptar, por medio de normas, reglamentos y procedimientos, otros procedimientos y criterios compatibles con esta Convención para decidir qué planes de trabajo se aprobarán en los casos en que deba hacer una selección entre los solicitantes para un área propuesta. Estos procedimientos y criterios asegurarán que la aprobación de planes de trabajo se haga sobre una base equitativa y no discriminatoria.

Artículo 7

Selección de solicitantes de autorizaciones de producción

1. Seis meses después de la entrada en vigor de esta Convención, y posteriormente cada cuatro meses, la Autoridad examinará las solicitudes de autorizaciones de producción presentadas durante el período inmediatamente anterior. Cuando se puedan aprobar todas esas solicitudes sin exceder los límites

de producción o sin contravenir las obligaciones contraídas por la Autoridad en virtud de un convenio o acuerdo sobre productos básicos en el que sea parte según lo dispuesto en el artículo 151, la Autoridad expedirá las autorizaciones solicitadas.

2. Cuando deba procederse a una selección entre los solicitantes de autorizaciones de producción en razón de los límites de producción establecidos en los párrafos 2 a 7 del artículo 151 o de las obligaciones contraídas por la Autoridad en virtud de un convenio o acuerdo sobre productos básicos en el que sea parte según lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 151, la Autoridad efectuará la selección fundándose en los criterios objetivos y no discriminatorios enunciados en sus normas, reglamentos y procedimientos.

3. Al aplicar el párrafo 2, la Autoridad dará prioridad a los solicitantes que:

a) Ofrezcan mayores garantías de cumplimiento, teniendo en cuenta su capacidad financiera y técnica y, en su caso, la forma en que hayan ejecutado planes de trabajo aprobados anteriormente;

b) Ofrezcan a la Autoridad la posibilidad de obtener beneficios financieros en menos tiempo, teniendo en cuenta el momento en que esté previsto que comience la producción comercial;

c) Ya hayan invertido más recursos y hecho mayores esfuerzos en prospecciones o exploraciones.

4. Los solicitantes que no sean seleccionados en algún período tendrán prioridad en períodos subsiguientes hasta que reciban una autorización de producción.

5. La selección se hará teniendo en cuenta la necesidad de ofrecer a todos los Estados Partes, independientemente de sus sistemas sociales y económicos o de su situación geográfica y a fin de evitar toda discriminación contra cualquier Estado o sistema, mayores posibilidades de participar en las actividades en la Zona y de impedir la monopolización de esas actividades.

6. Cuando se estén explotando menos áreas reservadas que áreas no reservadas, tendrán prioridad las solicitudes de autorizaciones de producción relativas a áreas reservadas.

7. Las decisiones a que se refiere este artículo se adoptarán tan pronto como sea posible después de la terminación de cada período.

Artículo 8

Reserva de áreas

Cada solicitud, con excepción de las presentadas por la Empresa o por cualesquiera otras entidades o personas respecto de áreas reservadas, abarcará en total un área, no necesariamente continua, lo bastante extensa y de suficiente

valor comercial estimado para permitir dos explotaciones mineras. El solicitante indicará las coordenadas que dividan el área en dos partes de igual valor comercial estimado y presentará todos los datos que haya obtenido con respecto a ambas partes del área. Sin perjuicio de las facultades que confiere a la Autoridad el artículo 17, los datos que se presenten en relación con los nódulos polimetálicos se referirán al levantamiento cartográfico, el muestreo, la concentración de nódulos y su composición metálica. Dentro de los 45 días siguientes a la recepción de esos datos, la Autoridad designará la parte que se reservará exclusivamente para la realización de actividades por ella mediante la Empresa o en asociación con Estados en desarrollo. Esta designación podrá aplazarse por un período adicional de 45 días si la Autoridad solicita que un experto independiente determine si se han presentado todos los datos requeridos por este artículo. El área designada pasará a ser área reservada tan pronto como se apruebe el plan de trabajo para el área no reservada y se firme el contrato.

Artículo 9

Actividades en áreas reservadas

1. La Empresa podrá decidir si se propone realizar actividades en cada área reservada. Esta decisión podrá adoptarse en cualquier momento, a menos que la Autoridad reciba la notificación prevista en el párrafo 4 de este artículo, en cuyo caso la Empresa adoptará una decisión dentro de un plazo razonable. La Empresa podrá decidir la explotación de esas áreas mediante empresas conjuntas constituidas con el Estado o la entidad o persona interesados.

2. La Empresa podrá celebrar contratos para la realización de una parte de sus actividades de conformidad con el artículo 12 del Anexo IV. También podrá constituir empresas conjuntas para la realización de esas actividades con cualesquiera entidades o personas que puedan realizar actividades en la Zona en virtud del apartado b) del párrafo 2 del artículo 153. Cuando prevea la constitución de tales empresas conjuntas, la Empresa ofrecerá a los Estados Partes que sean Estados en desarrollo y a sus nacionales la oportunidad de una participación efectiva.

3. La Autoridad podrá prescribir, en sus normas, reglamentos y procedimientos, requisitos de fondo y de procedimiento con respecto a tales contratos y empresas conjuntas.

4. Todo Estado Parte que sea Estado en desarrollo o toda persona natural o jurídica patrocinada por él que esté bajo su control efectivo o bajo el de otro Estado en desarrollo, y sea un solicitante calificado, o toda agrupación de los anteriores, podrá notificar a la Autoridad su intención de presentar un plan de trabajo con arreglo al artículo 6 de este Anexo respecto de un área reservada. El plan de trabajo será considerado si la Empresa decide, en virtud del párrafo 1 de este artículo, no realizar actividades en esa área.

Artículo 10

Preferencia y prioridad de ciertos solicitantes

Un operador a quien se haya aprobado un plan de trabajo para realizar actividades de exploración solamente, de conformidad con el apartado c) del párrafo 4 del artículo 3 de este Anexo, tendrá preferencia y prioridad sobre los demás solicitantes que hayan presentado un plan de trabajo para la explotación de la misma área y los mismos recursos. No obstante, se le podrá retirar la preferencia o la prioridad si no ha cumplido su plan de trabajo de modo satisfactorio.

Artículo 11

Arreglos conjuntos

1. En los contratos se podrán prever arreglos conjuntos entre el contratista y la Autoridad por conducto de la Empresa, en forma de empresas conjuntas o de reparto de la producción, así como cualquier otra forma de arreglo conjunto, que gozarán de la misma protección, en cuanto a su revisión, suspensión o rescisión, que los contratos celebrados con la Autoridad.

2. Los contratistas que concierten con la Empresa esos arreglos conjuntos podrán recibir los incentivos financieros previstos en el artículo 13 de este Anexo.

3. Los participantes en una empresa conjunta con la Empresa estarán obligados a efectuar los pagos requeridos por el artículo 13 de este Anexo en proporción a su participación en ella, con sujeción a los incentivos financieros previstos en ese artículo.

Artículo 12

Actividades realizadas por la Empresa

1. Las actividades en la Zona que realice la Empresa en virtud del apartado a) del párrafo 2 del artículo 153 se regirán por la Parte XI, por las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad y por las decisiones pertinentes de ésta.

2. Los planes de trabajo presentados por la Empresa irán acompañados de pruebas de su capacidad financiera y tecnológica.

Artículo 13

Disposiciones financieras de los contratos

1. Al adoptar normas, reglamentos y procedimientos relativos a las disposiciones financieras de los contratos entre la Autoridad y las entidades o personas mencionadas en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 153 y al negociar las disposiciones financieras de un contrato de conformidad con la Parte XI y con esas normas, reglamentos y procedimientos, la Autoridad se guiará por los objetivos siguientes:

a) Asegurar a la Autoridad ingresos óptimos derivados de los ingresos de la producción comercial;

b) Atraer inversiones y tecnología para la exploración y explotación de la Zona;

c) Asegurar la igualdad de trato financiero y obligaciones financieras comparables respecto de todos los contratantes;

d) Ofrecer incentivos de carácter uniforme y no discriminatorio a los contratistas para que concierten arreglos conjuntos con la Empresa y con los Estados en desarrollo o sus nacionales, para estimular la transmisión de tecnología a la Empresa y a los Estados en desarrollo y sus nacionales y para capacitar al personal de la Autoridad y de los Estados en desarrollo;

e) Permitir a la Empresa dedicarse a la extracción de recursos de los fondos marinos de manera efectiva al mismo tiempo que las entidades o personas mencionadas en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 153; y

f) Asegurar que, como resultado de los incentivos financieros ofrecidos a contratistas en virtud del párrafo 14, de los contratos revisados de conformidad con el artículo 19 de este Anexo o de las disposiciones del artículo 11 de este Anexo relativas a las empresas conjuntas, no se subvencione a los contratistas dándoles artificialmente una ventaja competitiva respecto de los productores terrestres.

2. Se impondrá un derecho de 500.000 dólares EE.UU. por concepto de gastos administrativos de tramitación de cada solicitud de contrato de exploración y explotación. El Consejo revisará periódicamente el importe de ese derecho para asegurarse de que cubra los gastos administrativos de tramitación. Cuando los gastos efectuados por la Autoridad en la tramitación de una solicitud sean inferiores al importe fijado, la Autoridad reembolsará la diferencia al solicitante.

3. Cada contratista pagará un canon anual fijo de un millón de dólares EE.UU. a partir de la fecha en que entre en vigor el contrato. Si se aplaza la fecha aprobada para el comienzo de la producción comercial a causa de una demora en la expedición de la autorización de producción, de conformidad con el artículo 151, se eximirá al contratista del pago del canon anual fijo mientras dure el aplazamiento. Desde el comienzo de la producción comercial, el contratista pagará el gravamen por concepto de producción o el canon anual fijo, si éste fuere mayor.

4. Dentro del plazo de un año contado desde el comienzo de la producción comercial, de conformidad con el párrafo 3, el contratista optará, a los efectos de su contribución financiera a la Autoridad, entre:

a) Pagar sólo un gravamen por concepto de producción; o

b) Pagar un gravamen por concepto de producción más una parte de los ingresos netos.

5. a) Cuando el contratista opte por pagar sólo un gravamen por concepto de producción a fin de satisfacer su contribución financiera a la Autoridad, el gravamen se fijará en un porcentaje del valor de mercado de los metales tratados que se hayan obtenido de los nódulos polimetálicos extraídos del área objeto del contrato, con arreglo al baremo siguiente:

- i) Años primero a décimo de producción comercial 5%
- ii) Años undécimo hasta el fin de la producción comercial 12%

b) El valor de mercado antes mencionado se calculará multiplicando la cantidad de metales tratados que se hayan obtenido de los nódulos polimetálicos extraídos del área objeto del contrato por el precio medio de esos metales durante el correspondiente ejercicio contable, según las definiciones de los párrafos 7 y 8.

6. Cuando el contratista opte por pagar un gravamen por concepto de producción más una parte de los ingresos netos a fin satisfacer su contribución financiera a la Autoridad, el monto se determinará de la siguiente manera:

a) El gravamen por concepto de producción se fijará en un porcentaje del valor de mercado, determinado con arreglo al apartado b), de los metales tratados que se hayan obtenido de los nódulos polimetálicos extraídos del área objeto del contrato, con arreglo al baremo siguiente:

- i) Primer período de producción comercial 2%
- ii) Segundo período de producción comercial 4%

Si en el segundo período de producción comercial, definido en el apartado d), el rendimiento de la inversión en cualquier ejercicio contable, definido en el apartado m), fuese inferior al 15% como resultado del pago del gravamen por concepto de producción del 4%, en dicho ejercicio contable el gravamen por concepto de producción será del 2% en lugar del 4%;

b) El valor de mercado antes mencionado se calculará multiplicando la cantidad de metales tratados que se hayan obtenido de los nódulos polimetálicos extraídos del área objeto del contrato por el precio medio de esos metales durante el correspondiente ejercicio contable, según las definiciones de los párrafos 7 y 8;

- c) i) La participación de la Autoridad en los ingresos netos procederá de la parte de los ingresos netos del contratista que sea imputable a la extracción de los recursos del área objeto del contrato, parte que se denominará en adelante ingresos netos imputables;
- ii) La participación de la Autoridad en los ingresos netos imputables se determinará con arreglo al siguiente baremo progresivo:

<u>Porción de ingresos netos imputables</u>	<u>Participación de la Autoridad</u>	
	<u>Primer período de producción comercial</u>	<u>Segundo período de producción comercial</u>
La porción que represente un rendimiento de la inversión superior al 0% e inferior al 10%	35%	40%
La porción que represente un rendimiento de la inversión igual o superior al 10% e inferior al 20%	42,5%	50%
La porción que represente un rendimiento de la inversión igual o superior al 20%	50%	70%
<p>d) 1) El primer período de producción comercial mencionado en los apartados a) y c) comenzará con el primer ejercicio contable de producción comercial y terminará con el ejercicio contable en que los gastos de inversión del contratista, más los intereses sobre la parte no amortizada de esos gastos, queden amortizados en su totalidad por el superávit de caja, según se indica a continuación. En el primer ejercicio contable durante el cual se efectúen gastos de inversión, los gastos de inversión no amortizados equivaldrán a los gastos de inversión menos el superávit de caja en ese ejercicio. En cada uno de los ejercicios contables siguientes, los gastos de inversión no amortizados equivaldrán a los gastos de inversión no amortizados al final del ejercicio contable anterior, más los intereses sobre esos gastos al tipo del 10% anual, más los gastos de inversión efectuados en el ejercicio contable corriente y menos el superávit de caja del contratista en dicho ejercicio. El ejercicio contable en que los gastos de inversión no amortizados equivalgan por primera vez a cero será aquél en que los gastos de inversión del contratista, más los intereses sobre la parte no amortizada de esos gastos, queden amortizados en su totalidad por el superávit de caja. El superávit de caja del contratista en un ejercicio contable equivaldrá a sus ingresos brutos menos sus gastos de explotación y menos sus pagos a la Autoridad con arreglo al apartado c);</p> <p>ii) El segundo período de producción comercial comenzará con el ejercicio contable siguiente a la terminación del primer período de producción comercial y continuará hasta el fin del contrato;</p>		

e) Por "ingresos netos imputables" se entenderá los ingresos netos del contratista multiplicados por el cociente entre los gastos de inversión correspondientes a la extracción y la totalidad de los gastos de inversión del contratista. En caso de que el contratista se dedique a la extracción, al transporte de nódulos polimetálicos y a la producción de, básicamente, tres metales tratados, cobalto, cobre y níquel, los ingresos netos imputables no serán inferiores al 25% de los ingresos netos del contratista. Con sujeción al apartado n), en todos los demás casos, incluidos aquellos en que el contratista se dedique a la extracción, al transporte de nódulos polimetálicos y a la producción de, básicamente, cuatro metales tratados, cobalto, cobre, manganeso y níquel, la Autoridad podrá prescribir, en sus normas, reglamentos y procedimientos, porcentajes mínimos adecuados que tengan con cada caso la misma relación que el porcentaje mínimo del 25% con el caso de los tres metales;

f) Por "ingresos netos del contratista" se entenderá los ingresos brutos del contratista menos sus gastos de explotación y menos la amortización de sus gastos de inversión con arreglo al apartado j);

g) i) En caso de que el contratista se dedique a la extracción, al transporte de nódulos polimetálicos y a la producción de metales tratados, por "ingresos brutos del contratista" se entenderá los ingresos brutos procedentes de la venta de los metales tratados y cualquier otro ingreso que se considere razonablemente imputable a operaciones realizadas en virtud del contrato, de conformidad con las normas, reglamentos y procedimientos financieros de la Autoridad;

ii) En todos los casos que no sean los especificados en el inciso precedente y en el inciso iii) del apartado n), por "ingresos brutos del contratista" se entenderá los ingresos brutos procedentes de la venta de los metales semitratados obtenidos de los nódulos polimetálicos extraídos del área objeto del contrato y cualquier otro ingreso que se considere razonablemente imputable a operaciones realizadas en virtud del contrato, de conformidad con las normas, reglamentos y procedimientos financieros de la Autoridad;

h) Por "gastos de inversión del contratista" se entenderá:

i) Los gastos efectuados antes del comienzo de la producción comercial que se relacionen directamente con el desarrollo de la capacidad de producción del área objeto del contrato y con actividades conexas con las operaciones realizadas en virtud del contrato en los casos que no sean los especificados en el apartado n), de conformidad con principios contables generalmente reconocidos, incluidos, entre otros, los gastos por concepto de maquinaria, equipo, buques, instalaciones de tratamiento, construcción, edificios, terrenos, caminos, prospección y exploración del área objeto del contrato, investigación y desarrollo, intereses, arrendamiento, licencias y derechos; y

ii) Los gastos similares a los enunciados en el inciso i), efectuados con posterioridad al comienzo de la producción comercial, que sean necesarios para ejecutar el plan de trabajo, con la excepción de los imputables a gastos de explotación;

i) Los ingresos derivados de la enajenación de bienes de capital y el valor de mercado de los bienes de capital que no sean ya necesarios para las operaciones en virtud del contrato y que no se vendan se deducirán de los gastos de inversión del contratista en el ejercicio contable pertinente. Cuando el valor de estas deducciones sea superior a los gastos de inversión del contratista, la diferencia se añadirá a los ingresos brutos del contratista;

j) Los gastos de inversión del contratista efectuados antes del comienzo de la producción comercial, mencionados en el inciso i) del apartado h) y en el inciso iv) del apartado n), se amortizarán en 10 anualidades iguales a partir de la fecha del comienzo de la producción comercial. Los gastos de inversión del contratista efectuados después de comenzada la producción comercial, mencionados en el inciso ii) del apartado h) y en el inciso iv) del apartado n), se amortizarán en 10 o menos anualidades iguales de modo que se hayan amortizado completamente al fin del contrato;

k) Por "gastos de explotación del contratista" se entenderá los gastos efectuados tras el comienzo de la producción comercial para utilizar la capacidad de producción del área objeto del contrato y para actividades conexas con las operaciones realizadas en virtud del contrato, de conformidad con principios contables generalmente reconocidos, incluidos, entre otros, el canon anual fijo o el gravamen por concepto de producción, si éste fuese mayor, los gastos por concepto de salarios, sueldos, prestaciones a los empleados, materiales, servicios, transporte, gastos de tratamiento y comercialización, intereses, agua, electricidad, etc., preservación del medio marino, gastos generales y administrativos relacionados específicamente con operaciones realizadas en virtud del contrato y cualesquiera pérdidas netas de la explotación arrastradas de ejercicios contables anteriores o imputadas a ejercicios anteriores, según se especifica a continuación. Las pérdidas netas de la explotación podrán arrastrarse durante dos años consecutivos, excepto en los dos últimos años del contrato, en cuyo caso podrán imputarse a los dos ejercicios precedentes;

l) En caso de que el contratista se dedique a la extracción, al transporte de nódulos polimetálicos y a la producción de metales tratados y semitratados, por "gastos de inversión correspondientes a la extracción" se entenderá la parte de los gastos de inversión del contratista directamente relacionada con la extracción de los recursos del área objeto del contrato, de conformidad con principios contables generalmente reconocidos y con las normas, reglamentos y procedimientos financieros de la Autoridad, incluidos, entre otros, el derecho por concepto de tramitación de la solicitud, el canon anual fijo y, cuando proceda, los gastos de prospección y exploración del área objeto del contrato y una parte de los gastos de investigación y desarrollo;

m) Por "rendimiento de la inversión" en un ejercicio contable se entenderá el cociente entre los ingresos netos imputables de dicho ejercicio y los gastos de inversión correspondientes a la extracción. Para el cálculo de ese cociente, los gastos de inversión correspondientes a la extracción incluirán los gastos de adquisición de equipo nuevo o de reposición de equipo utilizado en la extracción, menos el costo original del equipo repuesto;

n) En caso de que el contratista sólo se dedique a la extracción;

- i) Por "ingresos netos imputables" se entenderá la totalidad de los ingresos netos del contratista;
- ii) Los "ingresos netos del contratista" serán los definidos en el apartado f);
- iii) Por "ingresos brutos del contratista" se entenderá los ingresos brutos derivados de la venta de módulos polimetálicos y cualquier otro ingreso que se considere razonablemente imputable a operaciones realizadas en virtud del contrato de conformidad con las normas, reglamentos y procedimientos financieros de la Autoridad;
- iv) Por "gastos de inversión del contratista" se entenderá los gastos efectuados antes del comienzo de la producción comercial, según se indica en el inciso i) del apartado h), y los gastos efectuados después del comienzo de la producción comercial, según se indica en el inciso ii) del mismo apartado, que se relacionen directamente con la extracción de los recursos del área objeto del contrato, de conformidad con principios contables generalmente reconocidos;
- v) Por "gastos de explotación del contratista" se entenderá los gastos de explotación del contratista, indicados en el apartado k), que se relacionen directamente con la extracción de los recursos del área objeto del contrato, de conformidad con principios contables generalmente reconocidos;
- vi) Por "rendimiento de la inversión" en un ejercicio contable se entenderá el cociente entre los ingresos netos del contratista en ese ejercicio y los gastos de inversión del contratista. Para el cálculo de este cociente, los gastos de inversión del contratista incluirán los gastos de adquisición de equipo nuevo o de reposición de equipo, menos el costo original del equipo repuesto;
- o) Los gastos mencionados en los apartados h), k), l) y n), en la parte correspondiente a los intereses pagados por el contratista, se tendrán en cuenta en la medida en que, en todas las circunstancias, la Autoridad, en virtud del párrafo 1 del artículo 4 de este Anexo, considere que la relación deuda-capital social y los tipos de interés son razonables, teniendo presente la práctica comercial vigente;
- p) No se considerará que los gastos mencionados en este párrafo incluyen el pago de los impuestos sobre la renta de las sociedades o gravámenes análogos percibidos por los Estados respecto de las operaciones del contratista.

7. a) Por "metales tratados", mencionados en los párrafos 5 y 6, se entenderá los metales en la forma más básica en que suelen comerciarse en los mercados internacionales de destino final. Para este fin, la Autoridad especificará en sus normas, reglamentos y procedimientos financieros el mercado internacional de destino final pertinente. En el caso de los metales que no se comercien en dichos mercados, por "metales tratados" se entenderá los metales en la forma más básica en que suelen comerciarse en transacciones representativas con arreglo a la norma de la independencia;

b) Cuando la Autoridad no disponga de algún otro método para determinar la cantidad de metales tratados que se hayan obtenido de los nódulos polimetálicos extraídos del área objeto del contrato a que se refieren el apartado b) del párrafo 5 y el apartado b) del párrafo 6, esa cantidad se determinará en función de la composición metálica de los nódulos, la tasa de recuperación después del tratamiento y otros factores pertinentes, de conformidad con las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad y con principios contables generalmente reconocidos.

8. Cuando el mercado internacional de destino final tenga un mecanismo representativo de fijación de precios para los metales tratados, los nódulos polimetálicos y los metales semitratados que se hayan obtenido de nódulos, se utilizará el precio medio de ese mercado. En todos los demás casos, la Autoridad, previa consulta con el contratista, determinará un justo precio para esos productos de conformidad con el párrafo 9.

9. a) Los costos, gastos e ingresos y las determinaciones de precios y valores a que se hace referencia en este artículo serán el resultado de transacciones efectuadas en el mercado libre o con arreglo a la norma de la independencia. A falta de tales transacciones, serán determinados por la Autoridad, previa consulta con el contratista, como si hubiesen resultado de transacciones efectuadas en el mercado libre o con arreglo a la norma de la independencia, teniendo en cuenta las transacciones pertinentes de otros mercados;

b) A fin de asegurar el cumplimiento y la ejecución de las disposiciones de este párrafo, la Autoridad se guiará por los principios adoptados y las interpretaciones respecto de las transacciones efectuadas con arreglo a la norma de la independencia dadas por la Comisión de Empresas Transnacionales de las Naciones Unidas, por el Grupo de Expertos en acuerdos fiscales entre países desarrollados y países en desarrollo y por otras organizaciones internacionales, y adoptará normas, reglamentos y procedimientos que fijen normas y procedimientos contables uniformes e internacionalmente aceptables, así como los criterios que el contratista habrá de emplear para seleccionar contadores titulados independientes que sean aceptables para ella a los efectos de la verificación de cuentas en cumplimiento de dichas normas, reglamentos y procedimientos.

10. El contratista suministrará a los contadores, de conformidad con las normas, reglamentos y procedimientos financieros de la Autoridad, los datos financieros necesarios para verificar el cumplimiento de este artículo.

11. Los costos, gastos e ingresos y los precios y valores mencionados en este artículo se determinarán de conformidad con principios contables generalmente reconocidos y con las normas, reglamentos y procedimientos financieros de la Autoridad.

12. Los pagos que deban hacerse a la Autoridad en virtud de los párrafos 5 y 6 se harán en monedas de libre uso o en monedas que se puedan obtener libremente y utilizar efectivamente en los principales mercados de divisas o, a elección del contratista, en su equivalente en metales tratados al valor de mercado. El valor de mercado se determinará de conformidad con el apartado b) del párrafo 5. Las monedas de libre uso y las monedas que se pueden obtener libremente y utilizar efectivamente en los principales mercados de divisas se definirán en las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad de conformidad con la práctica monetaria internacional vigente.

13. Las obligaciones financieras del contratista respecto de la Autoridad, así como los derechos, cánones, costos, gastos e ingresos a que se refiere este artículo serán ajustados expresándolos en valores constantes referidos a un año base.

14. A fin de promover los objetivos enunciados en el párrafo 1, la Autoridad podrá adoptar, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Comisión de Planificación Económica y de la Comisión Jurídica y Técnica, normas, reglamentos y procedimientos que establezcan, con carácter uniforme y no discriminatorio, incentivos para los contratistas.

15. Las controversias entre la Autoridad y el contratista relativas a la interpretación o aplicación de las disposiciones financieras del contrato podrán ser sometidas por cualquiera de las partes a arbitraje comercial obligatorio, a menos que ambas partes convengan en solucionarlas por otros medios, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 188.

Artículo 14

Transmisión de datos

1. El operador transmitirá a la Autoridad, de conformidad con las normas, reglamentos y procedimientos que ésta adopte y con las modalidades y condiciones del plan de trabajo, y a intervalos determinados por ella, todos los datos necesarios y pertinentes para el eficaz desempeño de las facultades y funciones de los órganos principales de la Autoridad con respecto al área abarcada por el plan de trabajo.

2. Los datos transmitidos respecto del área abarcada por el plan de trabajo que se consideren objeto de derechos de propiedad industrial sólo podrán ser utilizados para los fines establecidos en este artículo. Los datos que sean necesarios para la elaboración por la Autoridad de normas, reglamentos y procedimientos sobre protección del medio marino y sobre seguridad, excepto los que se refieran al diseño de equipos, no se considerarán objeto de derechos de propiedad industrial.

3. Con excepción de los datos sobre áreas reservadas, que podrán ser revelados a la Empresa, la Autoridad no revelará a la Empresa ni a nadie ajeno a la Autoridad los datos que se consideren objeto de derechos de propiedad industrial y que le transmitan prospectores, solicitantes de contratos o contratistas. La Empresa no revelará a la Autoridad ni a nadie ajeno a la Autoridad los datos de esa índole que le hayan transmitido tales personas.

Artículo 15

Programas de capacitación

El contratista preparará programas prácticos para la capacitación del personal de la Autoridad y de los Estados en desarrollo, incluida su participación en todas las actividades en la Zona previstas en el contrato, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 144.

Artículo 16

Derecho exclusivo de exploración y explotación

La Autoridad otorgará al operador, de conformidad con la Parte XI y con sus normas, reglamentos y procedimientos, el derecho exclusivo a explorar y explotar el área abarcada por el plan de trabajo respecto de una categoría especificada de recursos y velará por que no se realicen en la misma área actividades relacionadas con una categoría diferente de recursos en forma tal que puedan dificultar las operaciones del operador. Los derechos del operador quedarán garantizados de conformidad con el párrafo 6 del artículo 153.

Artículo 17

Normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad

1. La Autoridad adoptará y aplicará de manera uniforme, en virtud del inciso ii) del apartado f) del párrafo 2 del artículo 160 y del inciso ii) del apartado c) del artículo 162, normas, reglamentos y procedimientos para el desempeño de sus funciones enunciadas en la parte XI respecto de, entre otras, las cuestiones siguientes:

a) Procedimientos administrativos relativos a la prospección, la exploración y la explotación en la Zona;

b) Operaciones;

i) Dimensión de las áreas;

ii) Duración de las operaciones;

iii) Normas de cumplimiento, incluso las seguridades previstas en el apartado c) del párrafo 6 del artículo 4 de este Anexo;

iv) Categorías de recursos;

v) Renuncia de áreas;

vi) Informes sobre la marcha de los trabajos;

vii) Presentación de datos;

viii) Inspección y supervisión de las operaciones;

ix) Prevención de interferencias con otras actividades en el medio marino;

x) Transferencia de derechos y obligaciones por el contratista;

xi) Procedimiento para la transmisión de tecnología a los Estados en desarrollo, de conformidad con el artículo 144, y para la participación directa de esos Estados;

xii) Normas y prácticas de extracción de minerales, incluidas las referentes a la seguridad de las operaciones, la conservación de los recursos y la protección del medio marino;

xiii) Definición de producción comercial;

xiv) Criterios de aptitud aplicables a los solicitantes;

c) Cuestiones financieras:

i) Establecimiento de normas uniformes y no discriminatorias en materia de determinación de costos y de contabilidad, así como del método de selección de los auditores;

ii) Distribución de los ingresos de las operaciones;

iii) Los incentivos mencionados en el artículo 13 de este Anexo;

d) Aplicación de las decisiones adoptadas en cumplimiento del párrafo 10 del artículo 151 y del apartado d) del párrafo 2 del artículo 164.

2. Las normas, reglamentos y procedimientos sobre las siguientes cuestiones reflejarán plenamente los criterios objetivos establecidos a continuación:

a) Dimensión de las áreas:

La Autoridad determinará la dimensión apropiada de las áreas asignadas para la exploración, que podrá ser hasta el doble de la de las asignadas para la explotación, a fin de permitir operaciones intensivas de exploración. Se calculará la dimensión de las áreas de manera que satisfaga los requisitos del artículo 8 de este Anexo sobre la reserva de áreas, así como las necesidades de producción expresadas que sean compatibles con el artículo 151 de conformidad con las disposiciones del contrato, teniendo en cuenta el grado de adelanto de la tecnología disponible en ese momento para la extracción de minerales de los fondos marinos y las características físicas pertinentes del área. Las áreas no serán menores ni mayores de lo necesario para satisfacer este objetivo;

b) Duración de las operaciones:

i) La prospección no estará sujeta a plazo;

ii) La duración de la exploración debería ser suficiente para permitir un estudio detenido del área determinada, el diseño y la construcción de equipo de extracción de minerales para el área, y el diseño y la construcción de instalaciones de tratamiento de pequeño y mediano tamaño destinadas a ensayar sistemas de extracción y tratamiento de minerales;

iii) La duración de la explotación debería guardar relación con la vida económica del proyecto minero, teniendo en cuenta factores como el agotamiento del yacimiento, la vida útil del equipo de extracción y de las instalaciones de tratamiento y la viabilidad comercial. La duración de la explotación debería ser suficiente para permitir la extracción

comercial de los minerales del área e incluir un plazo razonable para construir sistemas de extracción y tratamiento de minerales en escala comercial, plazo durante el cual no debería exigirse la producción comercial. No obstante, la duración total de la explotación debería ser suficientemente breve para dar a la Autoridad la posibilidad de modificar las modalidades y condiciones del plan de trabajo cuando considere su renovación, de conformidad con las normas, reglamentos y procedimientos que haya adoptado con posterioridad a la aprobación del plan de trabajo.

c) Normas de cumplimiento:

La Autoridad exigirá que, durante la etapa de exploración, el operador efectúe gastos periódicos que guarden una relación razonable con la dimensión del área abarcada por el plan de trabajo y con los gastos que cabría esperar de un operador de buena fe que se propusiera iniciar la producción comercial en el área dentro del plazo fijado por la Autoridad. Esos gastos no deberían fijarse en un nivel que desalentase a los posibles operadores que dispusiesen de una tecnología menos costosa que la utilizada más comúnmente. La Autoridad fijará un intervalo máximo entre la terminación de la etapa de exploración y el comienzo de la producción comercial. Para fijar este intervalo, la Autoridad debería tener en cuenta que la construcción de sistemas de extracción y tratamiento de minerales en gran escala no puede iniciarse hasta que termine la etapa de exploración y comience la de explotación. En consecuencia, el intervalo para poner el área en producción comercial debería tomar en consideración el tiempo necesario para la construcción de esos sistemas después de completada la etapa de exploración y el que sea razonable para tener en cuenta retrasos inevitables en el calendario de construcción. Una vez iniciada la producción comercial, la Autoridad, dentro de límites razonables y teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, exigirá al operador que mantenga la producción comercial durante la vigencia del plan de trabajo.

d) Categorías de recursos:

Al determinar las categorías de recursos respecto de las cuales pueda aprobarse un plan de trabajo, la Autoridad considerará especialmente, entre otras, las características siguientes:

- i) Que recursos diferentes requieran métodos semejantes de extracción; y
- ii) Que recursos diferentes puedan ser aprovechados simultáneamente por distintos operadores en la misma área sin interferencia indebida.

Nada de lo dispuesto en este apartado impedirá que la Autoridad apruebe un plan de trabajo respecto de más de una categoría de recursos en la misma área al mismo solicitante.

e) Renuncia de áreas:

El operador tendrá derecho a renunciar en todo momento, sin sanción, a la totalidad o a una parte de sus derechos en el área abarcada por un plan de trabajo.

f) Protección del medio marino:

Se establecerán normas, reglamentos y procedimientos para asegurar la protección eficaz del medio marino contra los efectos nocivos directamente resultantes de actividades en la Zona o del tratamiento de minerales procedentes de un sitio minero a bordo de un buque que se encuentre inmediatamente encima de tal sitio, teniendo en cuenta la medida en que tales efectos nocivos puedan ser resultado directo de la perforación, el dragado, la extracción de muestras y la excavación, así como de la evacuación, el vertimiento y la descarga en el medio marino de sedimentos, desechos u otros efluentes.

g) Producción comercial:

Se considerará comenzada la producción comercial cuando un operador realice la extracción continua en gran escala que produzca una cantidad de material suficiente para indicar claramente que el objetivo principal es la producción en gran escala y no la producción destinada a la reunión de información, el análisis o el ensayo del equipo o de la planta.

Artículo 18

Sanciones

1. Los derechos del contratista en virtud del contrato solamente se podrán suspender o rescindir en los siguientes casos:

a) Si, a pesar de las advertencias de la Autoridad, la forma en que el contratista ha realizado sus actividades constituye un incumplimiento grave, persistente y doloso de las disposiciones fundamentales del contrato, de la Parte XI de esta Convención y de las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad; o

b) Si el contratista no ha cumplido una decisión definitiva y obligatoria de un órgano de solución de controversias que le sea aplicable. .

2. En los casos de incumplimiento de las disposiciones del contrato no previstas en el apartado a) del párrafo 1, o en lugar de la suspensión o rescisión en los casos previstos en el apartado a) del párrafo 1, la Autoridad podrá imponer al contratista sanciones monetarias proporcionadas a la gravedad del incumplimiento.

3. Con excepción de las órdenes de emergencia previstas en el apartado w) del párrafo 2 del artículo 162, la Autoridad no podrá ejecutar ninguna decisión que implique sanciones monetarias o la suspensión o rescisión del contrato hasta que se haya dado al contratista una oportunidad razonable de agotar los recursos judiciales de que dispone de conformidad con la sección 5 de la Parte XI.

Artículo 19

Revisión del contrato

1. Cuando hayan surgido o puedan surgir circunstancias que, a juicio de cualquiera de las partes, hagan inequitativo el contrato o hagan impracticable o

imposible el logro de los objetivos previstos en él o en la Parte XI, las partes entablarán negociaciones para revisar el contrato en la forma que corresponda.

2. Los contratos celebrados de conformidad con el párrafo 3 del artículo 153 sólo podrán revisarse con el consentimiento de las partes.

Artículo 20

Transferencia de derechos y obligaciones

Los derechos y obligaciones derivados de un contrato sólo podrán transferirse con el consentimiento de la Autoridad y de conformidad con sus normas, reglamentos y procedimientos. La Autoridad no negará sin causa bastante su consentimiento a la transferencia si el cesionario propuesto reúne todas las condiciones requeridas de un solicitante y asume todas las obligaciones del cedente y si la transferencia no confiere al cesionario un plan de trabajo cuya aprobación estaría prohibida por el apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 de este Anexo.

Artículo 21

Derecho aplicable

1. El contrato se regirá por sus disposiciones, por las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, por la Parte XI y por otras normas de derecho internacional que no sean incompatibles con la Convención.

2. Las decisiones definitivas de una corte o tribunal que tenga competencia en virtud de esta Convención respecto de los derechos y obligaciones de la Autoridad y del contratista serán ejecutables en el territorio de cada Estado Parte.

3. Ningún Estado Parte podrá imponer a un contratista condiciones incompatibles con la Parte XI. Sin embargo, no se considerará incompatible con la Parte XI la aplicación por un Estado Parte a los contratistas que patrocine o a los buques que enarboles su pabellón de leyes y reglamentos para la protección del medio marino o de otra índole más estrictos que las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad establecidos en virtud del apartado f) del párrafo 2 del artículo 17 de este Anexo.

Artículo 22

Responsabilidad

El contratista responderá de los daños causados por los actos ilícitos cometidos en la realización de sus operaciones, teniendo en cuenta la parte de responsabilidad por acción u omisión imputable a la Autoridad. Análogamente, la Autoridad responderá de los daños causados por los actos ilícitos cometidos en el ejercicio de sus facultades y funciones, incluido el incumplimiento del párrafo 2 del artículo 168, teniendo en cuenta la parte de responsabilidad por acción u omisión imputable al contratista. En todo caso, la reparación equivaldrá al daño efectivo.

ANEXO IV

ESTATUTO DE LA EMPRESA

Artículo 1

Objetivos

1. La Empresa será el órgano de la Autoridad que realizará actividades en la Zona directamente, en cumplimiento del apartado a) del párrafo 2 del artículo 153, así como actividades de transporte, tratamiento y comercialización de minerales extraídos de la Zona.

2. En el cumplimiento de sus objetivos y en el desempeño de sus funciones, la Empresa actuará de conformidad con esta Convención y con las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

3. En el aprovechamiento de los recursos de la Zona conforme al párrafo 1, la Empresa actuará según principios comerciales sólidos, con sujeción a esta Convención.

Artículo 2

Relación con la Autoridad

1. Con arreglo al artículo 170, la Empresa actuará de conformidad con la política general de la Asamblea y las directrices del Consejo.

2. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 1, la Empresa gozará de autonomía en la realización de sus operaciones.

3. Nada de lo dispuesto en esta Convención se interpretará en el sentido de que la Empresa responderá de los actos u obligaciones de la Autoridad ni la Autoridad de los actos u obligaciones de la Empresa.

Artículo 3

Limitación de responsabilidad

Sin perjuicio del párrafo 3 del artículo 11 de este Anexo, ningún miembro de la Autoridad responderá, por el mero hecho de serlo, de los actos u obligaciones de la Empresa.

Artículo 4

Estructura

La Empresa tendrá una Junta Directiva, un Director General y el personal necesario para el desempeño de sus funciones.

Artículo 5

Junta Directiva

1. La Junta Directiva estará integrada por 15 miembros elegidos por la Asamblea de conformidad con el apartado c) del párrafo 2 del artículo 160. En la elección de los miembros de la Junta se tendrá debidamente en cuenta el principio de la distribución geográfica equitativa. Al presentar candidaturas para la Junta, los miembros de la Autoridad tendrán presente la necesidad de que los candidatos que propongan tengan el máximo nivel de competencia y las calificaciones necesarias en las esferas pertinentes, a fin de asegurar la viabilidad y el éxito de la Empresa.
2. Los miembros de la Junta serán elegidos por cuatro años y podrán ser reelegidos. En su elección y reelección se tendrá debidamente en cuenta el principio de la rotación.
3. Los miembros de la Junta desempeñarán sus cargos hasta que sean elegidos sus sucesores. Si el cargo de un miembro de la Junta queda vacante, la Asamblea elegirá, de conformidad con el apartado c) del párrafo 2 del artículo 160, un nuevo miembro para el resto del mandato de su predecesor.
4. Los miembros de la Junta actuarán a título personal. En el desempeño de sus funciones, no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno o ninguna otra fuente. Los miembros de la Autoridad respetarán el carácter independiente de los miembros de la Junta y se abstendrán de todo intento de influir sobre cualquiera de ellos en el desempeño de sus funciones.
5. Los miembros de la Junta percibirán una remuneración con cargo a los fondos de la Empresa. La cuantía de la remuneración será fijada por la Asamblea por recomendación del Consejo.
6. La Junta celebrará normalmente sus sesiones en la oficina principal de la Empresa y se reunirá con la frecuencia que los asuntos de la Empresa requieran.
7. Dos tercios de los miembros de la Junta constituirán quórum.
8. Cada miembro de la Junta tendrá un voto. Las decisiones de la Junta serán adoptadas por mayoría de sus miembros. Si un miembro tuviere un conflicto de intereses respecto de una de esas cuestiones, no participará en la votación correspondiente.
9. Cualquier miembro de la Autoridad podrá pedir a la Junta información relativa a las operaciones de la Empresa que le afecten particularmente. La Junta procurará proporcionar tal información.

Artículo 6

Facultades y funciones de la Junta Directiva

La Junta Directiva dirigirá las operaciones de la Empresa. Con sujeción a esta Convención, la Junta Directiva ejercerá las facultades necesarias para cumplir los objetivos de la Empresa, incluidas las de:

- a) Elegir entre sus miembros un Presidente;
- b) Adoptar su reglamento;
- c) Elaborar y presentar por escrito al Consejo planes de trabajo oficiales, conformidad con el párrafo 3 del artículo 153 y el apartado j) del párrafo 2 del artículo 162;
- d) Elaborar planes de trabajo y programas para la realización de las actividades previstas en el artículo 170;
- e) Preparar solicitudes de autorización de producción y presentarlas al Consejo de conformidad con los párrafos 2 a 7 del artículo 151;
- f) Autorizar negociaciones sobre la adquisición de tecnología, incluidas las previstas en los apartados a), c) y d) del párrafo 3 del artículo 5 del Anexo III, y aprobar los resultados de tales negociaciones;
- g) Fijar modalidades y condiciones y autorizar negociaciones sobre empresas conjuntas y otras formas de arreglos conjuntos, según se prevé en los artículos 9 y 11 del Anexo III, y aprobar los resultados de tales negociaciones;
- h) Recomendar a la Asamblea qué parte de los beneficios netos de la Empresa deberá retenerse como reservas de conformidad con el apartado f) del párrafo 2 del artículo 160 y con el artículo 10 de este Anexo;
- i) Aprobar el presupuesto anual de la Empresa;
- j) Autorizar la adquisición de bienes y servicios, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 12 de este Anexo;
- k) Presentar un informe anual al Consejo, de conformidad con el artículo 9 de este Anexo;
- l) Presentar al Consejo, para su aprobación por la Asamblea, proyectos de normas respecto de la organización, la administración, el nombramiento y la destitución del personal de la Empresa, y adoptar reglamentos para aplicar dichas normas;
- m) Contraer préstamos y dar las garantías o cauciones que determine de conformidad con el párrafo 2 del artículo 11 de este Anexo;

n) Incoar acciones judiciales, concertar acuerdos y transacciones y adoptar cualquier otra medida conforme al artículo 13 de este Anexo;

o) Delegar, con sujeción a la aprobación del Consejo, cualquiera de sus facultades no discrecionales en sus comités o en el Director General.

Artículo 7

Director General y personal

1. La Asamblea elegirá por recomendación del Consejo, previa propuesta de la Junta Directiva, un Director General que no será miembro de la Junta. El Director General desempeñará su cargo por un período determinado, que no excederá de cinco años, y podrá ser reelegido por nuevos períodos.

2. El Director General será el representante legal de la Empresa y su jefe ejecutivo y responderá directamente ante la Junta Directiva de la gestión de los asuntos de la Empresa. Tendrá a su cargo la organización, la administración, el nombramiento y la destitución del personal, de conformidad con las normas y reglamentos mencionados en el apartado 1) del artículo 6 de este Anexo. Participará, sin voto, en las reuniones de la Junta y podrá participar, sin voto, en las reuniones de la Asamblea y del Consejo cuando estos órganos examinen cuestiones relativas a la Empresa.

3. La consideración primordial al contratar y nombrar al personal y al determinar sus condiciones de servicio será la necesidad de asegurar el más alto grado de eficiencia y competencia técnica. Con sujeción a esta consideración, se tendrá debidamente en cuenta la importancia de contratar al personal sobre una base geográfica equitativa.

4. En el desempeño de sus funciones, el Director General y el personal no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna otra fuente ajena a la Empresa. Se abstendrán de actuar en forma alguna que sea incompatible con su condición de funcionarios internacionales, responsables únicamente ante la Empresa. Todo Estado Parte se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del Director General y del personal, y a no tratar de influir sobre ellos en el desempeño de sus funciones.

5. Las obligaciones establecidas en el párrafo 2 del artículo 168 se aplicarán igualmente al personal de la Empresa.

Artículo 8

Ubicación

La Empresa tendrá su oficina principal en la sede de la Autoridad. Podrá establecer otras oficinas e instalaciones en el territorio de cualquier Estado Parte, con el consentimiento de éste.

Artículo 9

Informes y estados financieros

1. En los tres meses siguientes a la terminación de cada ejercicio económico, la Empresa someterá al examen del Consejo un informe anual que contenga un estado de cuentas certificado por auditores, y enviará al Consejo a intervalos apropiados un estado resumido de la situación financiera y un estado de pérdidas y ganancias que muestre el resultado de sus operaciones.

2. La Empresa publicará su informe anual y los demás informes que estime apropiado.

3. Se transmitirán a los miembros de la Autoridad todos los informes y estados financieros mencionados en este artículo.

Artículo 10

Distribución de los beneficios netos

1. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 3, la Empresa hará pagos a la Autoridad con arreglo al artículo 13 del Anexo III, o su equivalente.

2. La Asamblea, por recomendación de la Junta Directiva, decidirá qué parte de los beneficios netos de la Empresa se retendrá como reservas de ésta. El resto de los beneficios netos se transferirá a la Autoridad.

3. Durante el período inicial necesario para que la Empresa llegue a autofinanciarse, que no excederá de diez años contados a partir del comienzo de su producción comercial, la Asamblea eximirá a la Empresa de los pagos mencionados en el párrafo 1 y dejará la totalidad de los beneficios netos de la Empresa en las reservas de ésta.

Artículo 11

Finanzas

1. Los fondos de la Empresa comprenderán:

a) Las cantidades recibidas de la Autoridad de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 173;

b) Las contribuciones voluntarias que aporten los Estados Partes con objeto de financiar actividades de la Empresa;

c) Los préstamos obtenidos por la Empresa de conformidad con los párrafos 2 y 3;

d) Los ingresos procedentes de las operaciones de la Empresa;

e) Otros fondos puestos a disposición de la Empresa para permitirle comenzar las operaciones lo antes posible y desempeñar sus funciones.

2. a) La Empresa estará autorizada para obtener fondos en préstamo y para dar las garantías o cauciones que determine. Antes de proceder a una venta pública de sus obligaciones en los mercados financieros o en la moneda de un Estado Parte, la Empresa obtendrá la aprobación de ese Estado. El monto total de los préstamos será aprobado por el Consejo previa recomendación de la Junta Directiva;

b) Los Estados Partes harán cuanto sea razonable por apoyar a la Empresa en sus solicitudes de préstamos en los mercados de capital y a instituciones financieras internacionales.

3. a) Se proporcionarán a la Empresa los fondos necesarios para explorar y explotar un sitio minero y para transportar, tratar y comercializar los minerales extraídos de él y el níquel, el cobre, el cobalto y el manganeso obtenidos, así como para cubrir sus gastos administrativos iniciales. La Comisión Preparatoria consignará el monto de esos fondos, así como los criterios y factores para su reajuste, en los proyectos de normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad;

b) Todos los Estados Partes pondrán a disposición de la Empresa una cantidad equivalente a la mitad de los fondos mencionados en el apartado a), en forma de préstamos a largo plazo y sin interés, con arreglo a la escala de cuotas para el presupuesto ordinario de las Naciones Unidas en vigor en la fecha de aportación de las contribuciones, ajustada para tener en cuenta a los Estados que no sean miembros de las Naciones Unidas. La otra mitad de los fondos se recaudará mediante préstamos garantizados por los Estados Partes con arreglo a dicha escala;

c) Si la suma de las contribuciones financieras de los Estados Partes fuere menor que los fondos que deban proporcionarse a la Empresa con arreglo al apartado a), la Asamblea, en su primer período de sesiones, considerará la cuantía del déficit y, teniendo en cuenta la obligación de los Estados Partes en virtud de lo dispuesto en los apartados a) y b) y las recomendaciones de la Comisión Preparatoria, adoptará por consenso medidas para hacer frente a dicho déficit;

d) i) Cada Estado Parte deberá, dentro de los sesenta días siguientes a la entrada en vigor de esta Convención o dentro de los 30 días siguientes al depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, si esta fecha fuere posterior, depositar en la Empresa pagarés sin interés, no negociables e irrevocables por un monto igual a la parte que corresponda a dicho Estado de los préstamos previstos en el apartado b);

ii) Tan pronto como sea posible después de la entrada en vigor de esta Convención, y en lo sucesivo anualmente o con otra periodicidad adecuada, la Junta Directiva preparará un programa que indique el monto de los fondos que precisará para sufragar los gastos administrativos de la Empresa y para la realización de actividades conforme al artículo 170 y al artículo 12 de este Anexo y las fechas en que necesitará esos fondos;

iii) Una vez preparado ese programa, la Empresa notificará a cada Estado Parte, por conducto de la Autoridad, la parte que le corresponda de tales gastos con arreglo al apartado b). La Empresa cobrará las sumas de los pagarés que sean necesarias para hacer frente a los gastos indicados en el programa antes mencionado con respecto a los préstamos sin interés;

iv) Cada Estado Parte, al recibir la notificación, pondrá a disposición de la Empresa la parte que le corresponda de las garantías de deuda de la Empresa mencionadas en el apartado b);

e) i) Previa solicitud de la Empresa, un Estado Parte podrá garantizar deudas adicionales a las que haya garantizado con arreglo a la escala mencionada en el apartado b);

ii) En lugar de una garantía de deuda, un Estado Parte podrá aportar a la Empresa una contribución voluntaria de cuantía equivalente a la parte de las deudas que de otro modo estaría obligado a garantizar;

f) El reembolso de los préstamos con interés tendrá prioridad sobre el de los préstamos sin interés. El reembolso de los préstamos sin interés se hará con arreglo a un programa aprobado por la Asamblea por recomendación del Consejo y con el asesoramiento de la Junta Directiva. La Junta Directiva desempeñará esta función de conformidad con las disposiciones pertinentes de las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, en las que se tendrá en cuenta la importancia primordial de asegurar el funcionamiento eficaz de la Empresa y, en particular, su independencia financiera;

g) Los fondos se pondrán a disposición de la Empresa en monedas de libre uso o en monedas que puedan obtenerse libremente y utilizarse efectivamente en los principales mercados de divisas. Estas monedas se definirán en las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad, de conformidad con la práctica monetaria internacional vigente. Salvo lo dispuesto en el párrafo 2, ningún Estado Parte mantendrá ni impondrá restricciones a la tenencia, uso o cambio de esos fondos por la Empresa;

h) Por "garantía de deuda" se entenderá la promesa de un Estado Parte a los acreedores de la Empresa de pagar proporcionalmente, según la escala adecuada, las obligaciones financieras de la Empresa cubiertas por la garantía una vez que los acreedores hayan notificado al Estado Parte la falta de pago. Los procedimientos para el pago de esas obligaciones se ajustarán a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.

4. Los fondos, haberes y gastos de la Empresa se mantendrán separados de los de la Autoridad. No obstante, la Empresa podrá concertar acuerdos con la Autoridad en materia de instalaciones, personal y servicios, así como para el reembolso de los gastos administrativos que haya pagado una por cuenta de la otra.

5. Los documentos, libros y cuentas de la Empresa, incluidos sus estados financieros anuales, serán certificados anualmente por un auditor independiente designado por el Consejo.

Artículo 12

Operaciones

1. La Empresa presentará al Consejo proyectos para realizar actividades de conformidad con el artículo 170. Tales proyectos contendrán un plan de trabajo oficial escrito de las actividades que hayan de realizarse en la Zona, conforme al párrafo 3 del artículo 153, y los demás datos e informaciones que sean necesarios para su evaluación por la Comisión Jurídica y Técnica y su aprobación por el Consejo.

2. Una vez aprobado el proyecto por el Consejo, la Empresa lo ejecutará sobre la base del plan de trabajo oficial escrito mencionado en el párrafo 1.

3. a) Cuando la Empresa no disponga de los bienes y servicios necesarios para sus operaciones, podrá adquirirlos. Con tal objeto, solicitará licitaciones y adjudicará contratos a los licitantes que ofrezcan la mejor combinación de calidad, precio y fecha de entrega;

b) Cuando haya más de un licitante que cumpla esas condiciones, el contrato se adjudicará de conformidad con:

- i) El principio de la no discriminación por consideraciones políticas u otras consideraciones no relacionadas con la diligencia y eficacia debidas en las operaciones;
- ii) Las directrices que apruebe el Consejo en relación con la preferencia que haya de darse a los bienes y servicios procedentes de Estados en desarrollo, incluidos aquellos sin litoral o en situación geográfica desventajosa;

c) La Junta Directiva podrá adoptar normas que determinen las circunstancias especiales en que, atendiendo a los intereses de la Empresa, podrá omitirse el requisito de solicitar licitaciones.

4. La Empresa será propietaria de los minerales y las sustancias tratadas que obtenga.

5. La Empresa venderá sus productos en forma no discriminatoria. No concederá descuentos no comerciales.

6. Sin perjuicio de las facultades generales o especiales que le confieran otras disposiciones de esta Convención, la Empresa ejercerá todas las necesarias para el desempeño de su cometido.

7. La Empresa no intervendrá en los asuntos políticos de ningún Estado Parte y la orientación política de los Estados de que se trate no influirá en sus decisiones, cuya adopción sólo se basará en consideraciones de orden comercial, evaluadas imparcialmente a los efectos de lograr los objetivos indicados en el artículo 1 de este Anexo.

Artículo 13

Condición jurídica, privilegios e inmunidades

1. A fin de que la Empresa pueda desempeñar sus funciones, se le concederán en el territorio de los Estados Partes la condición jurídica, los privilegios y las inmunidades establecidos en este artículo. Con ese propósito, la Empresa y los Estados Partes podrán concertar los acuerdos especiales que consideren necesarios.

2. La Empresa tendrá la capacidad jurídica necesaria para el desempeño de sus funciones y el logro de sus fines y, en particular, para:

- a) Celebrar contratos y arreglos conjuntos o de otra índole, inclusive acuerdos con Estados y organizaciones internacionales;
- b) Adquirir, arrendar, poseer y enajenar bienes muebles o inmuebles;
- c) Ser parte en procedimientos judiciales.

3. a) La Empresa sólo podrá ser demandada ante los tribunales competentes de un Estado Parte en cuyo territorio:

- i) Tenga una oficina o instalación;
- ii) Haya designado un apoderado para aceptar emplazamientos o notificaciones de demandas judiciales;
- iii) Haya celebrado un contrato respecto de bienes o servicios;
- iv) Haya emitido obligaciones; o
- v) Realice otras actividades comerciales;

b) Los bienes y haberes de la Empresa, dondequiera y en poder de quienquiera que se hallen, gozarán de inmunidad contra cualquier forma de incautación, embargo o ejecución mientras no se dicte sentencia firme contra la Empresa.

4. a) Los bienes y haberes de la Empresa, dondequiera y en poder de quienquiera que se hallen, gozarán de inmunidad de requisa, confiscación, expropiación o cualquier otra forma de incautación por decisión ejecutiva o legislativa;

b) Los bienes y haberes de la Empresa, dondequiera y en poder de quienquiera que se hallen, estarán exentos de todo tipo de restricciones, reglamentaciones, controles y moratorias de carácter discriminatorio;

c) La Empresa y su personal respetarán las leyes y reglamentos de cualquier Estado o territorio en que realicen actividades comerciales o de otra índole;

d) Los Estados Partes velarán por que la Empresa goce de todos los derechos, privilegios e inmunidades que ellos reconozcan a entidades que realicen actividades comerciales en sus territorios. Los derechos, privilegios e inmunidades reconocidos a la Empresa no serán menos favorables que los reconocidos a entidades comerciales que realicen actividades similares. Cuando los Estados Partes otorguen privilegios especiales a Estados en desarrollo o a sus entidades comerciales, la Empresa gozará de esos privilegios en forma igualmente preferencial;

e) Los Estados Partes podrán otorgar incentivos, derechos, privilegios e inmunidades especiales a la Empresa sin quedar obligados a otorgarlos a otras entidades comerciales.

5. La Empresa negociará con los países en que estén ubicadas sus oficinas e instalaciones la exención de impuestos directos e indirectos.

6. Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para incorporar a su legislación los principios enunciados en este Anexo e informará a la Empresa de las medidas concretas que haya tomado.

7. La Empresa podrá renunciar, en la medida y condiciones que determine, a cualquiera de los privilegios e inmunidades concedidos por este artículo o por los acuerdos especiales mencionados en el párrafo 1.

ANEXO V

CONCILIACION

SECCION 1. PROCEDIMIENTO DE CONCILIACION DE CONFORMIDAD CON LA SECCION 1 DE LA PARTE XV

Artículo 1

Incoación del procedimiento

Si las partes en una controversia han convenido, de conformidad con el artículo 284, en someterla al procedimiento de conciliación previsto en esta sección, cualquiera de ellas podrá incoar el procedimiento mediante notificación escrita dirigida a la otra u otras partes en la controversia.

Artículo 2

Lista de conciliadores

El Secretario General de las Naciones Unidas establecerá y mantendrá una lista de conciliadores. Cada Estado Parte tendrá derecho a designar cuatro conciliadores, quienes serán personas que gocen de la más alta reputación de imparcialidad, competencia e integridad. La lista se compondrá de los nombres de las personas así designadas. Si en cualquier momento los conciliadores designados por uno de los Estados Partes para integrar la lista fueren menos de cuatro, ese Estado Parte podrá hacer las nuevas designaciones a que tenga derecho. El nombre de un conciliador permanecerá en la lista hasta que sea retirado por el Estado Parte que lo haya designado; no obstante, seguirá formando parte de cualquier comisión de conciliación para la cual se le haya nombrado hasta que termine el procedimiento ante esa comisión.

Artículo 3

Constitución de la comisión de conciliación

Salvo que las partes acuerden otra cosa, la comisión de conciliación se constituirá de la forma siguiente:

- a) A reserva de lo dispuesto en el apartado g), la comisión de conciliación estará integrada por cinco miembros;
- b) La parte que incoe el procedimiento nombrará dos conciliadores, de preferencia elegidos de la lista mencionada en el artículo 2 de este Anexo, uno de los cuales podrá ser nacional suyo, salvo que las partes convengan otra cosa. Esos nombramientos se incluirán en la notificación prevista en el artículo 1 de este Anexo;
- c) La otra parte en la controversia nombrará, en la forma prevista en el apartado b), dos conciliadores dentro de los 21 días siguientes a la recepción de la notificación prevista en el artículo 1 de este Anexo. Si no se efectúan los nombramientos en ese plazo, la parte que haya incoado el procedimiento podrá, dentro

de la semana siguiente a la expiración del plazo, poner término al procedimiento mediante notificación dirigida a la otra parte o pedir al Secretario General de las Naciones Unidas que haga los nombramientos de conformidad con el apartado e);

d) Dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que se haya efectuado el último nombramiento, los cuatro conciliadores nombrarán un quinto conciliador, elegido de la lista mencionada en el artículo 2, que será el presidente. Si el nombramiento no se realiza en ese plazo, cualquiera de las partes podrá pedir al Secretario General de las Naciones Unidas, dentro de la semana siguiente a la expiración del plazo, que haga el nombramiento de conformidad con el apartado e);

e) Dentro de los 30 días siguientes a la recepción de una solicitud hecha con arreglo a los apartados c) o d), el Secretario General de las Naciones Unidas hará los nombramientos necesarios escogiendo de la lista mencionada en el artículo 2 de este Anexo en consulta con las partes en la controversia;

f) Las vacantes se cubrirán en la forma prescrita para los nombramientos iniciales;

g) Dos o más partes que determinen de común acuerdo que tienen un mismo interés nombrarán conjuntamente dos conciliadores. Cuando dos o más partes tengan intereses distintos, o no haya acuerdo acerca de si tienen un mismo interés, las partes nombrarán conciliadores separadamente;

h) En las controversias en que existan más de dos partes que tengan intereses distintos, o cuando no haya acuerdo acerca de si tienen un mismo interés, las partes aplicarán en la medida posible los apartados a) a f).

Artículo 4

Procedimiento

Salvo que las partes acuerden otra cosa, la comisión de conciliación determinará su propio procedimiento. La comisión, con el consentimiento de las partes en la controversia, podrá invitar a cualquiera de los Estados Partes a que le presente sus opiniones verbalmente o por escrito. Las decisiones relativas a cuestiones de procedimiento, las recomendaciones y el informe de la comisión se adoptarán por mayoría de votos de sus miembros.

Artículo 5

Solución amistosa

La comisión podrá señalar a la atención de las partes cualesquiera medidas que puedan facilitar una solución amistosa de la controversia.

Artículo 6

Funciones de la comisión

La comisión oír a las partes, examinará sus pretensiones y objeciones, y les formulará propuestas para que lleguen a una solución amistosa.

Artículo 7

Informe

1. La comisión presentará un informe dentro de los 12 meses siguientes a su constitución. En su informe dejará constancia de los acuerdos a que se haya llegado y, si no ha habido acuerdo, de sus conclusiones sobre todas las cuestiones de hecho o de derecho relativas a la cuestión en litigio e incluirá las recomendaciones que estime adecuadas para una solución amistosa. El informe será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien lo transmitirá inmediatamente a las partes en la controversia.

2. El informe de la comisión, incluidas sus conclusiones y recomendaciones, no será obligatorio para las partes.

Artículo 8

Terminación del procedimiento

El procedimiento de conciliación terminará cuando se haya llegado a una solución, cuando las partes hayan aceptado o una de ellas haya rechazado las recomendaciones del informe mediante notificación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas o cuando haya transcurrido un plazo de tres meses desde la fecha en que se transmitió el informe a las partes.

Artículo 9

Honorarios y gastos

Los honorarios y gastos de la comisión correrán a cargo de las partes en la controversia.

Artículo 10

Derecho de las partes a modificar el procedimiento

Las partes en la controversia podrán modificar, mediante acuerdos aplicables únicamente a esa controversia, cualquier disposición de este Anexo.

**SECCION 2. SUMISION OBLIGATORIA AL PROCEDIMIENTO DE CONCILIACION
DE CONFORMIDAD CON LA SECCION 3 DE LA PARTE XV**

Artículo 11

Incoación del procedimiento

1. Toda parte en una controversia que, de conformidad con la sección 3 de la Parte XV, pueda ser sometida al procedimiento de conciliación previsto en esta sección, podrá incoar el procedimiento mediante notificación escrita dirigida a la otra u otras partes en la controversia.

2. Toda parte en la controversia que haya sido notificada con arreglo al párrafo 1 estará obligada a someterse a ese procedimiento.

Artículo 12

Falta de respuesta o de sumisión al procedimiento de conciliación

El hecho de que una o varias partes en la controversia no respondan a la notificación relativa a la incoación del procedimiento, o no se sometan a ese procedimiento, no será obstáculo para la sustanciación de éste.

Artículo 13

Competencia

Todo desacuerdo en cuanto a la competencia de una comisión de conciliación establecida en virtud de esta sección será dirimido por esa comisión.

Artículo 14

Aplicación de la sección 1

Los artículos 2 a 10 de la sección 1 se aplicarán con sujeción a las disposiciones de esta sección.

ANEXO VI

ESTATUTO DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR

Artículo 1

Disposiciones generales

1. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar se constituirá y funcionará conforme a las disposiciones de esta Convención y de este Estatuto.
2. El Tribunal tendrá su sede en la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo en la República Federal de Alemania.
3. El Tribunal podrá reunirse y ejercer sus funciones en cualquier otro lugar cuando lo considere conveniente.
4. La sumisión de controversias al Tribunal se regirá por las disposiciones de las Partes XI y XV.

SECCION 1. ORGANIZACION DEL TRIBUNAL

Artículo 2

Composición

1. El Tribunal se compondrá de 21 miembros independientes, elegidos entre personas que gocen de la más alta reputación por su imparcialidad e integridad y sean de reconocida competencia en materia de derecho del mar.
2. En la composición del Tribunal se garantizarán la representación de los principales sistemas jurídicos del mundo y una distribución geográfica equitativa.

Artículo 3

Miembros

1. El Tribunal no podrá tener dos miembros que sean nacionales del mismo Estado. A estos efectos, toda persona que pueda ser tenida por nacional de más de un Estado será considerada nacional del Estado en que habitualmente ejerza sus derechos civiles y políticos.
2. No habrá menos de tres miembros por cada uno de los grupos geográficos establecidos por la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Artículo 4

Candidaturas y elección

1. Cada Estado Parte podrá proponer como máximo dos personas que reúnan las calificaciones prescritas en el artículo 2 de este Anexo. Los miembros del Tribunal serán elegidos de la lista de personas así propuestas.

2. Por lo menos tres meses antes de la fecha de la elección, el Secretario General de las Naciones Unidas, en el caso de la primera elección, o el Secretario del Tribunal, en el de las elecciones siguientes, invitará por escrito a los Estados Partes a que presenten sus candidatos en un plazo de dos meses. Asimismo, preparará una lista por orden alfabético de todos los candidatos, con indicación de los Estados Partes que los hayan propuesto, y la comunicará a los Estados Partes antes del séptimo día del mes que preceda a la fecha de la elección.

3. La primera elección se celebrará dentro de los seis meses siguientes a la fecha de entrada en vigor de esta Convención.

4. Los miembros del Tribunal serán elegidos por votación secreta. Las elecciones se celebrarán en una reunión de los Estados Partes, convocada por el Secretario General de las Naciones Unidas, en el caso de la primera elección, y según el procedimiento que convengan los Estados Partes en el de las elecciones siguientes. Dos tercios de los Estados Partes constituirán el quórum en esa reunión. Resultarán elegidos miembros del Tribunal los candidatos que obtengan el mayor número de votos y la mayoría de dos tercios de los votos de los Estados Partes presentes y votantes, a condición de que esa mayoría comprenda la mayoría de los Estados Partes.

Artículo 5

Duración del mandato

1. Los miembros del Tribunal desempeñarán sus cargos por nueve años y podrán ser reelegidos; no obstante, el mandato de siete de los miembros elegidos en la primera elección expirará a los tres años y el de otros siete miembros a los seis años.

2. Los miembros del Tribunal cuyo mandato haya de expirar al cumplirse los mencionados plazos iniciales de tres y seis años serán designados por sorteo que efectuará el Secretario General de las Naciones Unidas inmediatamente después de la primera elección.

3. Los miembros del Tribunal continuarán desempeñando las funciones de su cargo hasta que tomen posesión sus sucesores. Después de reemplazados, continuarán conociendo, hasta su terminación, de las actuaciones iniciadas antes de la fecha de su reemplazo.

4. En caso de renuncia de un miembro del Tribunal, ésta se presentará por escrito al Presidente del Tribunal. El cargo quedará vacante en el momento en que se reciba la carta de dimisión.

Artículo 6

Vacantes

1. Las vacantes se cubrirán por el mismo procedimiento seguido en la primera elección, con sujeción a la disposición siguiente; dentro del plazo de un mes contado a partir de la fecha de la vacante el Secretario extenderá las invitaciones que dispone el artículo 4 de este Anexo, y el Presidente del Tribunal, previa consulta con los Estados Partes, fijará la fecha de la elección.

2. Todo miembro del Tribunal elegido para reemplazar a otro que no haya terminado su mandato desempeñará el cargo por el resto del período de su predecesor.

Artículo 7

Incompatibilidades

1. Los miembros del Tribunal no podrán ejercer función política o administrativa alguna, ni tener una vinculación activa con ninguna empresa que intervenga en la exploración o la explotación de los recursos del mar o de los fondos marinos o en otra forma de aprovechamiento comercial del mar o de los fondos marinos, ni tener un interés financiero en dichas empresas.

2. Los miembros del Tribunal no podrán ejercer funciones de agente, consejero ni abogado en ningún asunto.

3. En caso de duda sobre estas cuestiones, el Tribunal decidirá por mayoría de los demás miembros presentes.

Artículo 8

Condiciones relativas a la participación de los miembros en ciertos asuntos

1. Los miembros del Tribunal no podrán conocer de ningún asunto en que hayan intervenido anteriormente como agentes, consejeros o abogados de cualquiera de las partes, como miembros de un tribunal nacional o internacional o en cualquier otra calidad.

2. Si, por alguna razón especial, un miembro del Tribunal considera que no debe conocer de un asunto determinado, lo hará saber al Presidente del Tribunal.

3. Si el Presidente considera que, por alguna razón especial, un miembro del Tribunal no debe conocer de un asunto determinado, se lo hará saber.

4. En caso de duda sobre estas cuestiones, el Tribunal decidirá por mayoría de los demás miembros presentes.

Artículo 9

Consecuencia de la pérdida de las condiciones requeridas

Quando un miembro del Tribunal, en opinión unánime de los demás, haya dejado de reunir las condiciones requeridas, el Presidente declarará vacante el cargo.

Artículo 10

Privilegios e inmunidades

En el ejercicio de las funciones del cargo, los miembros del Tribunal gozarán de privilegios e inmunidades diplomáticos.

Artículo 11

Declaración solemne

Antes de asumir el cargo, los miembros del Tribunal declararán solemnemente, en sesión pública, que ejercerán sus atribuciones con imparcialidad y en conciencia.

Artículo 12

Presidente, Vicepresidente y Secretario

1. El Tribunal elegirá por tres años a su Presidente y su Vicepresidente, que podrán ser reelegidos.
2. El Tribunal nombrará su Secretario y podrá disponer el nombramiento de los demás funcionarios que sean menester.
3. El Presidente y el Secretario residirán en la sede del Tribunal.

Artículo 13

Quórum

1. Todos los miembros disponibles participarán en las actuaciones del Tribunal, pero se requerirá un quórum de once miembros elegidos para constituirlo.
2. El Tribunal determinará qué miembros están disponibles para conocer de una controversia determinada, teniendo en cuenta el artículo 17 de este Anexo y la necesidad de asegurar el funcionamiento eficaz de las salas previstas en los artículos 14 y 15 de este Anexo.
3. El Tribunal oír y decidirá todas las controversias y solicitudes que se le sometan, a menos que sea aplicable el artículo 14 de este Anexo o que las partes soliciten que se tramiten de conformidad con el artículo 15 de este Anexo.

Artículo 14

Sala de Controversias de los Fondos Marinos

Se constituirá una Sala de Controversias de los Fondos Marinos conforme a lo dispuesto en la sección 4 de este Anexo. Su competencia, facultades y funciones serán las establecidas en la sección 5 de la Parte XI.

Artículo 15

Salas especiales

1. El Tribunal podrá constituir las salas, compuestas de tres o más de sus miembros elegidos, que considere necesarias para conocer de determinadas categorías de controversias.

2. Cuando las partes lo soliciten, el Tribunal constituirá una sala para conocer de una controversia que se le haya sometido. El Tribunal determinará, con la aprobación de las partes, la composición de esa sala.

3. Para facilitar el pronto despacho de los asuntos, el Tribunal constituirá anualmente una sala de cinco de sus miembros elegidos que podrá oír y fallar controversias en procedimiento sumario. Se designarán dos miembros suplentes para reemplazar a los que no pudieren actuar en un asunto determinado.

4. Las salas de que trata este artículo oírán y fallarán las controversias si las partes lo solicitan.

5. El fallo que dicte cualquiera de las salas previstas en este artículo y en el artículo 14 de este Anexo se considerará dictado por el Tribunal.

Artículo 16

Reglamento del Tribunal

El Tribunal dictará normas para el ejercicio de sus funciones. Elaborará, en particular, su reglamento.

Artículo 17

Nacionalidad de los miembros

1. Los miembros del Tribunal que sean nacionales de cualquiera de las partes en una controversia conservarán su derecho a actuar como miembros del Tribunal.

2. Si el Tribunal, al conocer de una controversia, incluyere algún miembro que sea nacional de una de las partes, cualquier otra parte podrá designar una persona de su elección para que actúe en calidad de miembro del Tribunal.

3. Si el Tribunal, al conocer de una controversia, no incluyere ningún miembro que sea nacional de las partes, cada una de éstas podrá designar una persona de su elección para que participe en calidad de miembro del Tribunal.

4. Lo dispuesto en este artículo se aplicará a las salas a que se refieren los artículos 14 y 15 de este Anexo. En esos casos, el Presidente, previa consulta a las partes, pedirá a tantos integrantes de la sala como sea necesario que cedan sus puestos a los miembros del Tribunal nacionales de las partes interesadas y, si no los hubiere o no pudieren estar presentes, a los miembros especialmente designados por las partes.

5. Si varias partes tuvieran un mismo interés, se considerarán una sola parte a los efectos de las disposiciones precedentes. En caso de duda, el Tribunal decidirá.

6. Los miembros designados conforme a lo dispuesto en los párrafos 2, 3 y 4 deberán reunir las condiciones establecidas en los artículos 2, 8 y 11 de este Anexo, y participarán en las decisiones del Tribunal en pie de absoluta igualdad con sus colegas.

Artículo 18

Remuneración

1. Cada miembro elegido del Tribunal percibirá un sueldo anual, así como un estipendio especial por cada día en que desempeñe sus funciones. La suma total de su estipendio especial en un año determinado no excederá del monto del sueldo anual.
2. El Presidente percibirá un estipendio anual especial.
3. El Vicepresidente percibirá un estipendio especial por cada día en que desempeñe las funciones de Presidente.
4. Los miembros designados con arreglo al artículo 17 del presente Anexo que no sean miembros elegidos del Tribunal percibirán una remuneración por cada día en que desempeñen las funciones del cargo.
5. Los sueldos, estipendios y remuneraciones serán fijados periódicamente en reuniones de los Estados Partes, habida cuenta del volumen de trabajo del Tribunal, y no podrán ser disminuidos mientras dure el mandato.
6. El sueldo del Secretario será fijado en reuniones de los Estados Partes a propuesta del Tribunal.
7. En reglamentos adoptados en reuniones de los Estados Partes se fijarán las condiciones para conceder pensiones de jubilación a los miembros del Tribunal y al Secretario, así como las que rijan el reembolso de gastos de viaje a los miembros del Tribunal y al Secretario.
8. Los sueldos, estipendios y remuneraciones estarán exentos de toda clase de impuestos.

Artículo 19

Gastos del Tribunal

1. Los gastos del Tribunal serán sufragados por los Estados Partes y por la Autoridad en la forma y condiciones que se determinen en reuniones de los Estados Partes.
2. Cuando una entidad distinta de un Estado Parte o de la Autoridad sea parte en una controversia que se haya sometido al Tribunal, éste fijará la suma con que dicha parte habrá de contribuir para sufragar los gastos del Tribunal.

SECCION 2. COMPETENCIA

Artículo 20

Acceso al Tribunal

1. Los Estados Partes tendrán acceso al Tribunal.
2. Las entidades distintas de los Estados Partes tendrán acceso al Tribunal en cualquiera de los supuestos expresamente previstos en la Parte XI o en relación con toda controversia que sea sometida al Tribunal de conformidad con cualquier otro acuerdo que le confiera una competencia aceptada por todas las partes en la controversia.

Artículo 21

Competencia

La competencia del Tribunal se extenderá a todas las controversias y demandas que le sean sometidas de conformidad con esta Convención y a todas las cuestiones expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que confiera competencia al Tribunal.

Artículo 22

Sumisión de controversias regidas por otros acuerdos

Si todas las partes en un tratado ya en vigor que verse sobre las materias objeto de esta Convención así lo acuerdan, las controversias relativas a la interpretación o aplicación de ese tratado podrán ser sometidas al Tribunal de conformidad con dicho acuerdo.

Artículo 23

Derecho aplicable

El Tribunal decidirá todas las controversias y demandas de conformidad con el artículo 293.

SECCION 3. PROCEDIMIENTO

Artículo 24

Iniciación de las actuaciones

1. Las controversias serán sometidas al Tribunal mediante notificación de un compromiso entre las partes o mediante solicitud escrita dirigida al Secretario. En ambos casos, se indicarán el objeto de la controversia y las partes.
2. El Secretario notificará inmediatamente el compromiso o la solicitud a todos los interesados.

3. El Secretario notificará también el compromiso o la solicitud a todos los Estados Partes.

Artículo 25

Medidas provisionales

1. Con arreglo al artículo 290, el Tribunal y su Sala de Controversias de los Fondos Marinos estarán facultados para decretar medidas provisionales.

2. Si el Tribunal no se encuentra reunido o si el número de miembros disponibles no es suficiente para que haya quórum, las medidas provisionales serán decretadas por la sala que se establezca en virtud del párrafo 3 del artículo 15 de este Anexo. No obstante lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 15 de este Anexo, las medidas provisionales podrán ser adoptadas a solicitud de cualquiera de las partes en la controversia. Dichas medidas estarán sujetas a examen y revisión por el Tribunal.

Artículo 26

Vistas

1. El Presidente o, en su ausencia, el Vicepresidente dirigirá las vistas; si ninguno de ellos pudiere hacerlo, presidirá el más antiguo de los miembros del Tribunal presentes.

2. Las vistas serán públicas, salvo que el Tribunal decida o las partes soliciten otra cosa.

Artículo 27

Dirección del proceso

El Tribunal dictará las providencias necesarias para la dirección del proceso, decidirá la forma y plazos en que cada parte deberá presentar sus alegatos y adoptará las medidas necesarias para la práctica de pruebas.

Artículo 28

Incomparecencia

Quando una de las partes no comparezca ante el Tribunal o se abstenga de defender su caso, la otra parte podrá pedir al Tribunal que prosiga las actuaciones y dicte su fallo. La ausencia de una parte o la abstención de defender su caso no constituirá un impedimento para las actuaciones. Antes de dictar el fallo, el Tribunal deberá asegurarse no sólo de que tiene competencia en la controversia, sino también de que la demanda está bien fundada en cuanto a los hechos y al derecho.

Artículo 29

Mayoría requerida para las decisiones

1. Todas las decisiones del tribunal se adoptarán por mayoría de votos de los miembros presentes.
2. En caso de empate, decidirá el voto del Presidente o del miembro del Tribunal que lo sustituya.

Artículo 30

Fallo

1. El fallo será motivado.
2. El fallo mencionará los nombres de los miembros del Tribunal que hayan participado en su adopción.
3. Si el fallo no expresa en todo o en parte la opinión unánime de los miembros del Tribunal, cualquiera de éstos tendrá derecho a que se agregue al fallo su opinión separada o disidente.
4. El fallo será firmado por el Presidente y el Secretario. Será leído en sesión pública previamente notificada a las partes en la controversia.

Artículo 31

Solicitud de intervención

1. Si un Estado Parte considera que tiene un interés de orden jurídico que pueda ser afectado por la decisión del Tribunal, podrá solicitar del Tribunal que le permita intervenir en el proceso.
2. El Tribunal decidirá con respecto a dicha solicitud.
3. Si la solicitud fuere aceptada, el fallo del Tribunal respecto de la controversia será obligatorio para el Estado solicitante en lo que se refiera a las cuestiones en las que haya intervenido.

Artículo 32

Derecho de intervención en casos de interpretación o aplicación

1. Cuando se planteen cuestiones de interpretación o de aplicación de la Convención, el Secretario lo notificará inmediatamente a todos los Estados Partes.
2. Cuando, con arreglo a los artículos 21 y 22 de este Anexo, se planteen cuestiones relativas a la interpretación o la aplicación de un acuerdo internacional, el Secretario lo notificará a todas las partes en él.

3. Las partes a que se refieren los párrafos 1 y 2 tendrán derecho a intervenir en las actuaciones y, si ejercen ese derecho, la interpretación contenida en el fallo será igualmente obligatoria para ellas.

Artículo 33

Carácter definitivo y fuerza obligatoria de los fallos

1. El fallo del Tribunal será definitivo y obligatorio para las partes en la controversia.

2. El fallo sólo tendrá fuerza obligatoria para las partes y respecto de la controversia que haya sido decidida.

3. En caso de desacuerdo sobre el sentido o el alcance del fallo, el Tribunal lo interpretará a solicitud de cualquiera de las partes.

Artículo 34

Costas

Salvo que el Tribunal determine otra cosa, cada parte sufragará sus propias costas.

SECCION 4. SALA DE CONTROVERSIAS DE LOS FONDOS MARINOS

Artículo 35

Composición

1. La Sala de Controversias de los Fondos Marinos mencionada en el artículo 14 de este Anexo estará integrada por once miembros designados por la mayoría de los miembros elegidos del Tribunal de entre ellos.

2. En la designación de los miembros de la Sala, se asegurará la representación de los principales sistemas jurídicos del mundo, así como una distribución geográfica equitativa. La Asamblea de la Autoridad podrá adoptar recomendaciones de carácter general respecto de la representación y distribución mencionadas.

3. Los miembros de la Sala serán designados por tres años y su mandato sólo podrá ser renovado una vez.

4. La Sala elegirá entre sus miembros a su Presidente, quien desempeñará el cargo mientras dure el mandato de los miembros de la Sala.

5. Si al concluir un período de tres años para el cual haya sido seleccionada la Sala quedaren aún actuaciones pendientes, la Sala las terminará con su composición inicial.

6. Si se produjere una vacante en la Sala, el Tribunal designará de entre sus miembros elegidos un sucesor por el resto del mandato.

7. Se requerirá un quórum de siete miembros designados por el Tribunal para constituir la Sala.

Artículo 36

Salas ad hoc

1. La Sala de Controversias de los Fondos Marinos constituirá una sala ad hoc, integrada por tres de sus miembros, para conocer de cada controversia que le sea sometida de conformidad con el apartado b) del párrafo 1 del artículo 188. La composición de dicha sala será determinada por la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, con la aprobación de las partes.

2. Si las partes no llegaren a un acuerdo sobre la composición de una sala ad hoc, cada una de las partes en la controversia designará un miembro y el tercer miembro será designado por ambas de común acuerdo. Si no se pusieren de acuerdo o si cualquiera de las partes no efectuare un nombramiento, el Presidente de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos nombrará sin demora los miembros que falten, eligiéndolos de entre los miembros de esa Sala previa consulta con las partes.

3. Los miembros de una sala ad hoc no podrán estar al servicio de ninguna de las partes en la controversia, ni ser nacionales de éstas.

Artículo 37

Acceso

Tendrán acceso a la Sala los Estados Partes, la Autoridad y las demás entidades o personas a que se refiere la sección 5 de la Parte XI.

Artículo 38

Derecho aplicable

Además del artículo 293, la Sala aplicará:

a) Las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad adoptados de conformidad con esta Convención; y

b) Las cláusulas de los contratos concernientes a las actividades en la Zona, en cualquier asunto vinculado con esos contratos.

Artículo 39

Ejecución de las decisiones de la Sala

Las decisiones serán ejecutables en los territorios de los Estados Partes de la misma manera que las sentencias o providencias del tribunal supremo del Estado Parte en cuyo territorio se solicite la ejecución.

Artículo 40

Aplicación de las demás secciones de este Anexo

1. Se aplicarán a la Sala las disposiciones de las demás secciones de este Anexo que no sean incompatibles con esta sección.
2. En el ejercicio de sus funciones consultivas, la Sala se guiará por las disposiciones de este Anexo relativas al procedimiento ante el Tribunal, en la medida en que las considere aplicables.

SECCION 5. ENMIENDAS

Artículo 41

Enmiendas

1. Las enmiendas a este Anexo, con excepción de las relativas a su sección 4, serán adoptadas solamente de conformidad con el artículo 313 o por consenso en una conferencia convocada con arreglo a lo dispuesto en esta Convención.
2. Las enmiendas relativas a la sección 4 de este Anexo serán adoptadas solamente con arreglo al artículo 314.
3. El Tribunal podrá proponer las enmiendas a este Anexo que juzgue necesarias por medio de comunicación escrita dirigida a los Estados Partes para que éstos las examinen de conformidad con los párrafos 1 y 2.

ANEXO VII

ARBITRAJE

Artículo 1

Incoación del procedimiento

Con sujeción a lo dispuesto en la Parte XV, cualquier parte en una controversia podrá someterla al procedimiento de arbitraje previsto en este Anexo mediante notificación escrita dirigida a la otra u otras partes en la controversia. La notificación irá acompañada de una exposición de las pretensiones y de los motivos en que éstas se funden.

Artículo 2

Lista de árbitros

1. El Secretario General de las Naciones Unidas establecerá y mantendrá una lista de árbitros. Cada Estado Parte tendrá derecho a designar cuatro árbitros, quienes serán personas con experiencia en asuntos marítimos que gocen de la más alta reputación por su imparcialidad, competencia e integridad. La lista se compondrá de los nombres de las personas así designadas.

2. Si en cualquier momento los árbitros designados por un Estado Parte para integrar la lista fueren menos de cuatro, ese Estado Parte tendrá derecho a hacer las nuevas designaciones necesarias.

3. El nombre de un árbitro permanecerá en la lista hasta que sea retirado por el Estado Parte que lo haya designado; no obstante, seguirá formando parte de cualquier tribunal de arbitraje para el cual haya sido nombrado hasta que termine el procedimiento ante ese tribunal.

Artículo 3

Constitución del tribunal arbitral

Para los efectos del procedimiento previsto en este Anexo, el tribunal arbitral se constituirá, a menos que las partes acuerden otra cosa, de la forma siguiente:

a) A reserva de lo dispuesto en el apartado g), el tribunal arbitral estará integrado por cinco miembros;

b) La parte que incoe el procedimiento nombrará un miembro, de preferencia elegido de la lista mencionada en el artículo 2 de este Anexo, el cual podrá ser nacional suyo. El nombramiento se incluirá en la notificación prevista en el artículo 1 de este Anexo;

c) La otra parte en la controversia nombrará, dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la notificación mencionada en el artículo 1 de este Anexo, un miembro, de preferencia elegido de la lista, que podrá ser nacional suyo. Si no se efectuare el nombramiento en ese plazo, la parte que haya incoado el procedimiento podrá pedir, dentro de las dos semanas siguientes al vencimiento del plazo, que el nombramiento se haga de conformidad con el apartado e);

d) Los otros tres miembros serán nombrados por acuerdo entre las partes. Serán elegidos preferentemente de la lista y serán nacionales de terceros Estados, a menos que las partes acuerden otra cosa. Las partes en la controversia nombrarán al presidente del tribunal arbitral de entre esos tres miembros. Si en un plazo de 60 días contado desde la fecha de recepción de la notificación mencionada en el artículo 1 de este Anexo las partes no pudieren llegar a un acuerdo sobre el nombramiento de uno o varios de los miembros del tribunal que deban ser nombrados de común acuerdo, o sobre el nombramiento del presidente, el nombramiento o los nombramientos pendientes se harán de conformidad con lo dispuesto en el apartado e), a solicitud de una de las partes en la controversia. Esa solicitud se presentará dentro de las dos semanas siguientes al vencimiento del mencionado plazo de 60 días;

e) Salvo que las partes acuerden encomendar a una persona o a un tercer Estado elegido por ellas cualquiera de los nombramientos previstos en los apartados c) y d), el Presidente del Tribunal Internacional del Derecho del Mar efectuará los nombramientos necesarios. Si el Presidente no pudiere actuar con arreglo a lo previsto en este apartado o fuere nacional de una de las partes en la controversia, el nombramiento será efectuado por el miembro más antiguo del Tribunal Internacional del Derecho del Mar que esté disponible y que no sea nacional de ninguna de las partes. Los nombramientos previstos en este apartado se harán eligiendo de la lista mencionada en el artículo 2 de este Anexo en un plazo de 30 días contado desde la fecha de recepción de la solicitud y en consulta con las partes. Los miembros así nombrados serán de nacionalidades diferentes y no estarán al servicio de ninguna de las partes en la controversia, no residirán habitualmente en el territorio de una de esas partes ni serán nacionales de ninguna de ellas;

f) Las vacantes serán cubiertas en la forma establecida para los nombramientos iniciales;

g) Las partes que hagan causa común nombrarán conjuntamente un miembro del tribunal de común acuerdo. En caso de que haya varias partes que tengan intereses distintos, o de que haya desacuerdo acerca de si hacen o no causa común, cada una de ellas nombrará un miembro del tribunal. El número de miembros del tribunal nombrados separadamente por las partes será siempre inferior en uno al número de miembros del tribunal nombrados conjuntamente por las partes;

h) Los apartados a) a f) se aplicarán, en toda la medida de lo posible, a las controversias en que intervengan más de dos partes.

Artículo 4

Funcionamiento del tribunal arbitral

Todo tribunal arbitral constituido en virtud del artículo 3 de este Anexo funcionará de conformidad con este Anexo y las demás disposiciones de esta Convención.

Artículo 5

Procedimiento

Salvo que las partes en la controversia acuerden otra cosa, el tribunal arbitral fijará su propio procedimiento, garantizando a cada una de las partes plena oportunidad de ser oída y de hacer la defensa de su caso.

Artículo 6

Obligaciones de las partes en la controversia

Las partes en la controversia facilitarán la labor del tribunal arbitral y, en especial, con arreglo a sus leyes y utilizando todos los medios a su disposición:

- a) Le proporcionarán todos los documentos, facilidades e información pertinentes;
- b) Le permitirán, cuando sea necesario, citar a testigos o peritos y recibir sus declaraciones, así como visitar los lugares relacionados con el caso.

Artículo 7

Gastos

A menos que el tribunal arbitral decida otra cosa en razón de las circunstancias particulares del caso, las partes en la controversia sufragarán por igual los gastos del tribunal, incluida la remuneración de sus miembros.

Artículo 8

Mayoría necesaria para adoptar decisiones

Las decisiones del tribunal arbitral se adoptarán por mayoría de sus miembros. La ausencia o abstención de menos de la mitad de sus miembros no será impedimento para que el tribunal llegue a una decisión. En caso de empate, decidirá el voto del Presidente.

Artículo 9

Incomparecencia

Cuando una de las partes en la controversia no comparezca ante el tribunal o se abstenga de hacer la defensa de su caso, la otra parte podrá pedir al tribunal que prosiga las actuaciones y dicte su laudo. La ausencia o incomparecencia de una parte no será obstáculo para llevar adelante las actuaciones. Antes de dictar su laudo, el tribunal arbitral deberá asegurarse no sólo de que es competente en la controversia, sino también de que la pretensión está bien fundada en cuanto a los hechos y al derecho.

Artículo 10

Laudo

El laudo del tribunal arbitral se limitará al objeto de la controversia y será motivado. Mencionará los nombres de los miembros del tribunal arbitral que hayan participado en su adopción y la fecha en que se haya dictado. Todo miembro del tribunal tendrá derecho a que se agregue al laudo su opinión separada o disidente.

Artículo 11

Carácter definitivo del laudo

El laudo será definitivo e inapelable, a menos que las partes en la controversia hayan convenido previamente en un procedimiento de apelación. El laudo deberá ser cumplido por las partes en la controversia.

Artículo 12

Interpretación o ejecución del laudo

1. Los desacuerdos que surjan entre las partes en la controversia acerca de la interpretación o el modo de ejecución del laudo podrán ser sometidos por cualquiera de las partes a la decisión del tribunal arbitral que haya dictado el laudo. A tal efecto, toda vacante ocurrida en el tribunal será cubierta en la forma establecida para los nombramientos iniciales de los miembros del tribunal.

2. Cualquier desacuerdo de esa naturaleza podrá ser sometido a otro tribunal o corte de conformidad con el artículo 287 mediante acuerdo de todas las partes en la controversia.

Artículo 13

Aplicación a entidades distintas de los Estados Partes

Las disposiciones de este Anexo se aplicarán, mutatis mutandis, a toda controversia en que intervengan entidades distintas de los Estados Partes.

ANEXO VIII

ARBITRAJE ESPECIAL

Artículo 1

Incoación del procedimiento

Con sujeción a lo dispuesto en la Parte XV, toda parte en una controversia sobre la interpretación o la aplicación de los artículos de esta Convención relativos a 1) pesquerías, 2) protección y preservación del medio marino, 3) investigación científica marina y 4) navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento, podrá someter la controversia al procedimiento de arbitraje especial previsto en este Anexo mediante notificación escrita dirigida a la otra u otras partes en la controversia. La notificación irá acompañada de una exposición de las pretensiones y de los motivos en que éstas se funden. "

Artículo 2

Listas de expertos

1. Se establecerá y mantendrá una lista de expertos en cada una de las siguientes materias: 1) pesquerías, 2) protección y preservación del medio marino, 3) investigación científica marina y 4) navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento.

2. El establecimiento y el mantenimiento de cada lista de expertos corresponderá: en materia de pesquerías, a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación; en materia de protección y preservación del medio marino, al Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente; en materia de investigación científica marina, a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental; en materia de navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento, a la Organización Marítima Internacional, o, en cada caso, al órgano subsidiario pertinente en que la organización, el programa o la comisión haya delegado estas funciones.

3. Cada Estado Parte tendrá derecho a designar dos expertos en cada una de estas materias, de competencia probada y generalmente reconocida en los aspectos jurídico, científico o técnico de la materia correspondiente y que gocen de la más alta reputación por su imparcialidad e integridad. En cada materia, la lista se compondrá de los nombres de las personas así designadas.

4. Si en cualquier momento los expertos designados por un Estado Parte para integrar una lista fueren menos de dos, ese Estado Parte tendrá derecho a hacer las nuevas designaciones que sean necesarias.

5. El nombre de un experto permanecerá en la lista hasta que sea retirado por el Estado Parte que lo haya designado; no obstante, ese experto seguirá formando parte de todo tribunal arbitral especial para el cual haya sido nombrado hasta que termine el procedimiento ante ese tribunal.

Artículo 3

Constitución del tribunal arbitral especial

Para los efectos del procedimiento previsto en este Anexo, el tribunal arbitral especial se constituirá, a menos que las partes acuerden otra cosa, de la forma siguiente:

- a) A reserva de lo dispuesto en el apartado g), el tribunal arbitral especial estará integrado por cinco miembros;
- b) La parte que incoe el procedimiento nombrará dos miembros, de preferencia elegidos de la lista o listas mencionadas en el artículo 2 de este Anexo relativas a las materias objeto de la controversia, los cuales podrán ser nacionales suyos. Los nombramientos se incluirán en la notificación prevista en el artículo 1 de este Anexo;
- c) La otra parte en la controversia nombrará, dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la notificación mencionada en el artículo 1 de este Anexo, dos miembros, de preferencia elegidos de la lista o listas relativas a las materias objeto de la controversia, que podrán ser nacionales suyos. Si no se efectuaren los nombramientos en ese plazo, la parte que haya incoado el procedimiento podrá pedir, dentro de las dos semanas siguientes al vencimiento del plazo, que los nombramientos se hagan de conformidad con el apartado e);
- d) Las partes en la controversia nombrarán de común acuerdo al presidente del tribunal arbitral especial, quien será elegido preferentemente de la lista pertinente y será nacional de un tercer Estado, a menos que las partes acuerden otra cosa. Si en un plazo de 30 días contado desde la fecha de recepción de la notificación mencionada en el artículo 1 de este Anexo las partes no pudieren llegar a un acuerdo sobre el nombramiento del presidente, el nombramiento se hará de conformidad con lo dispuesto en el apartado e), a solicitud de una de las partes en la controversia. Esa solicitud se presentará dentro de las dos semanas siguientes al vencimiento del mencionado plazo de 30 días;
- e) Salvo que las partes acuerden encomendar a una persona o a un tercer Estado elegido por ellas cualquiera de los nombramientos previstos en los apartados c) y d), el Secretario General de las Naciones Unidas efectuará los nombramientos necesarios. Los nombramientos previstos en este apartado se harán eligiendo de la lista o listas pertinentes de expertos mencionadas en el artículo 2 de este Anexo en un plazo de 30 días contado desde la fecha de recepción de la solicitud y en consulta con las partes en la controversia y con la organización internacional pertinente. Los miembros así nombrados serán de nacionalidades diferentes y no estarán al servicio de ninguna de las partes en la controversia, no residirán habitualmente en el territorio de una de esas partes ni serán nacionales de ninguna de ellas;
- f) Las vacantes serán cubiertas en la forma establecida para los nombramientos iniciales;

g) Las partes que hagan causa común nombrarán conjuntamente dos miembros del tribunal de común acuerdo. En caso de que varias partes tengan intereses distintos, o de que haya desacuerdo acerca de si hacen o no causa común, cada una de ellas nombrará un miembro del tribunal;

h) Los apartados a) a f) se aplicarán, en toda la medida de lo posible, a las controversias en que intervengan más de dos partes.

Artículo 4

Disposiciones generales

Las disposiciones de los artículos 4 a 13 del Anexo VII se aplicarán, mutatis mutandis, al procedimiento de arbitraje especial previsto en este Anexo.

Artículo 5

Determinación de los hechos

1. Las partes en una controversia respecto de la interpretación o la aplicación de las disposiciones de esta Convención relativas a 1) pesquerías, 2) protección y preservación del medio marino, 3) investigación científica marina o 4) navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento, podrán convenir, en cualquier momento, en solicitar que un tribunal arbitral especial constituido de conformidad con el artículo 3 de este Anexo realice una investigación y determine los hechos que hayan originado la controversia.

2. Salvo que las partes acuerden otra cosa, los hechos establecidos por el tribunal arbitral especial en virtud del párrafo 1 se considerarán establecidos entre las partes.

3. Cuando todas las partes en la controversia lo soliciten, el tribunal arbitral especial podrá formular recomendaciones que, sin tener fuerza decisoria, sólo sirvan de base para que las partes examinen las cuestiones que hayan dado origen a la controversia.

4. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 2, el tribunal arbitral especial actuará de conformidad con las disposiciones de este Anexo, a menos que las partes acuerden otra cosa.

ANEXO IX

PARTICIPACION DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Artículo 1

Empleo del término "organizaciones internacionales"

A los efectos del artículo 305 y de este Anexo, por "organizaciones internacionales" se entenderá las organizaciones intergubernamentales constituidas por Estados que les hayan transferido competencias en materias regidas por esta Convención, incluida la de celebrar tratados en relación con ellas.

Artículo 2

Firma

Las organizaciones internacionales podrán firmar esta Convención cuando la mayoría de sus Estados miembros sean signatarios de ella. En el momento de la firma, la organización internacional hará una declaración en que especificará las materias regidas por la Convención respecto de las cuales sus Estados miembros que sean signatarios le hayan transferido competencias, así como la índole y el alcance de ellas.

Artículo 3

Confirmación formal y adhesión

1. Las organizaciones internacionales podrán depositar sus instrumentos de confirmación formal o de adhesión cuando la mayoría de sus Estados miembros depositen o hayan depositado sus instrumentos de ratificación o de adhesión.
2. Los instrumentos que depositen las organizaciones internacionales contendrán los compromisos y declaraciones previstos en los artículos 4 y 5 de este Anexo.

Artículo 4

Alcance de la participación y derechos y obligaciones

1. Los instrumentos de confirmación formal o de adhesión que depositen las organizaciones internacionales contendrán el compromiso de aceptar los derechos y obligaciones establecidos en esta Convención para los Estados respecto de las materias en relación con las cuales sus Estados miembros que sean Partes en la Convención les hayan transferido competencias.
2. Las organizaciones internacionales serán Partes en esta Convención en la medida en que tengan competencia de conformidad con las declaraciones, comunicaciones o notificaciones a que se hace referencia en el artículo 5 de este Anexo.

3. Esas organizaciones internacionales ejercerán los derechos y cumplirán las obligaciones que, de conformidad con esta Convención, corresponderían a sus Estados miembros que sean Partes en ella en relación con materias respecto de las cuales esos Estados miembros les hayan transferido competencias. Los Estados miembros de esas organizaciones internacionales no ejercerán las competencias que les hayan transferido.

4. La participación de esas organizaciones internacionales no entrañará en caso alguno un aumento de la representación que correspondería a sus Estados miembros que sean Partes en la Convención, incluidos los derechos en materia de adopción de decisiones.

5. La participación de esas organizaciones internacionales no conferirá en caso alguno a sus Estados miembros que no sean Partes en la Convención ninguno de los derechos establecidos en ella.

6. En caso de conflicto entre las obligaciones de una organización internacional con arreglo a esta Convención y las derivadas de su instrumento constitutivo o de cualesquiera actos relacionados con él, prevalecerán las previstas en la Convención.

Artículo 5

Declaraciones, notificaciones y comunicaciones

1. El instrumento de confirmación formal o de adhesión de una organización internacional contendrá una declaración en la que se especificarán las materias regidas por esta Convención respecto de las cuales sus Estados miembros que sean Partes en la Convención le hayan transferido competencias.

2. Los Estados miembros de una organización internacional harán, en el momento en que la organización deposite su instrumento de confirmación formal o de adhesión o en el momento en que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella, si éste fuere posterior, una declaración en la cual especificarán las materias regidas por esta Convención respecto de las cuales hayan transferido competencias a la organización.

3. Se presumirá que los Estados Partes que sean miembros de una organización internacional que sea Parte en la Convención tienen competencia sobre todas las materias regidas por esta Convención respecto de las cuales no hayan declarado, notificado o comunicado específicamente, con arreglo al presente artículo, transferencias de competencia a la organización.

4. Las organizaciones internacionales y sus Estados miembros que sean Partes en la Convención notificarán sin demora al depositario cualesquiera modificaciones en la distribución de competencias indicada en las declaraciones previstas en los párrafos 1 y 2, incluidas nuevas transferencias de competencia.

5. Cualquier Estado Parte podrá pedir a una organización internacional y a sus Estados miembros que sean Partes en la Convención que informen acerca de quién tiene competencia respecto de una cuestión concreta que haya surgido. La organización y los Estados miembros de que se trate comunicarán esa información en un plazo razonable. La organización internacional y los Estados miembros podrán también comunicar esa información por iniciativa propia.

6. Las declaraciones, notificaciones y comunicaciones que se hagan con arreglo a este artículo especificarán la índole y el alcance de las competencias transferidas.

Artículo 6

Responsabilidad

1. La responsabilidad por el incumplimiento de obligaciones establecidas en la Convención o por cualquier otra transgresión de ésta incumbirá a las Partes que tengan competencia con arreglo al artículo 5 de este Anexo.

2. Cualquier Estado Parte podrá pedir a una organización internacional o a sus Estados miembros que sean Partes en la Convención que informen acerca de a quién incumbe la responsabilidad respecto de una determinada cuestión. La organización y los Estados miembros de que se trate darán esa información. El hecho de no dar esa información en un plazo razonable o de dar información contradictoria entrañará responsabilidad conjunta y solidaria.

Artículo 7

Solución de controversias

1. En el momento de depositar su instrumento de confirmación formal o de adhesión, o en cualquier momento ulterior, las organizaciones internacionales podrán elegir libremente, mediante una declaración escrita, uno o varios de los medios de solución de controversias relativas a la interpretación o la aplicación de esta Convención previstos en los apartados a), c) o d) del párrafo 1 del artículo 287.

2. La Parte XV se aplicará, mutatis mutandis, a las controversias entre Partes en esta Convención cuando una o varias sean organizaciones internacionales.

3. Cuando una organización internacional y uno o varios de sus Estados miembros sean partes conjuntas en una controversia, o partes con un mismo interés, se considerará que la organización ha aceptado los mismos procedimientos de solución de controversias que los Estados miembros; sin embargo, cuando un Estado miembro sólo haya elegido la Corte Internacional de Justicia de conformidad con el artículo 287, se considerará que la organización y el Estado miembro de que se trate han aceptado el arbitraje de conformidad con el Anexo VII, salvo que las partes en la controversia convengan en otra cosa.

Artículo 8**Aplicación de la Parte XVII**

La Parte XVII será aplicable, mutatis mutandis, a las organizaciones internacionales, con las siguientes excepciones:

- a) Los instrumentos de confirmación formal o de adhesión de organizaciones internacionales no se tendrán en cuenta a los efectos del párrafo 1 del artículo 308;
- b)
 - i) Las organizaciones internacionales tendrán capacidad exclusiva a los efectos de la aplicación de los artículos 312 a 315 en la medida en que, con arreglo al artículo 5 de este Anexo, tengan competencia sobre la totalidad de la cuestión a que se refiera la enmienda;
 - ii) A los efectos de la aplicación de los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 316, se considerará que el instrumento de confirmación formal o de adhesión de una organización internacional respecto de una enmienda constituye el instrumento de ratificación o de adhesión de cada uno de sus Estados miembros que sean Partes en la Convención cuando la organización tenga competencia sobre la totalidad de la cuestión a que se refiera la enmienda;
 - iii) Con respecto a las demás enmiendas, los instrumentos de confirmación formal o de adhesión de organizaciones internacionales no se tendrán en cuenta a los efectos de los párrafos 1 y 2 del artículo 316;
- c)
 - i) Ninguna organización internacional podrá denunciar esta Convención con arreglo al artículo 317 si uno de sus Estados miembros es Parte en la Convención y ella sigue reuniendo los requisitos indicados en el artículo 1 de este Anexo.
 - ii) Las organizaciones internacionales denunciarán la Convención cuando ninguno de sus Estados miembros sea Parte en la Convención o cuando ellas hayan dejado de reunir los requisitos indicados en el artículo 1 de este Anexo. Esa denuncia surtirá efecto de inmediato.

A N N E X 5

Some Relevant Private Maritime Law Conventions

**INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF
THE LIABILITY OF OWNERS OF SEAGOING SHIPS, BRUSSELS,
OCTOBER 10, 1957**

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships;

Have decided to conclude a Convention for this purpose, and thereto have agreed as follows:

Article I

(1) The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner:

- (a) loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;
- (b) loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible: Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;
- (c) any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

(2) In the present Convention the expression "personal claims" means claims resulting from loss of life and personal injury; the expression "property claims" means all other claims set out in paragraph (1) of this Article.

(3) An owner shall be entitled to limit his liability in the cases set out in paragraph (1) of this Article even in cases where his liability arises, without

proof of negligence on the part of the owner, or of persons for whose conduct he is responsible, by reason of his ownership, possession, custody or control of the ship.

(4) Nothing in this Article shall apply:

- (a) to claims for salvage or to claims for contribution in general average;
- (b) to claims by the Master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependants, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability in respect of such claims or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.

(5) If the owner of a ship is entitled to make a claim against a claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

(6) The question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner shall be determined by the *lex fori*.

(7) The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2

(1) The limit of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of personal claims and property claims which arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occasion.

(2) Where the aggregate of the claims which arise on any distinct occasion exceeds the limits of liability provided for by Article 3 the total sum representing such limits of liability may be constituted as one distinct limitation fund.

(3) The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

(4) After the fund has been constituted, no claimant against the fund shall be entitled to exercise any right against any other assets of the shipowner in respect of his claim against the fund, if the limitation fund is actually available for the benefit of the claimant.

Article 3

(1) The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article 1 shall be:

- (a) where the occurrence has only given rise to property claims an aggregate amount of 1,000 francs for each ton of the ship's tonnage;
- (b) where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 3,100 francs for each ton of the ship's tonnage;
- (c) where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 3,100 francs for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 2,100 francs for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 1,000 francs for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims: Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.

(2) In each portion of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

(3) If before the fund is distributed the owner has paid in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1), he shall *pro tanto* be placed in the same position in relation to the fund as the claimant whose claim he has paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery against him under the national law of the State where the fund has been constituted.

(4) Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1) the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

(5) For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 300 tons shall be deemed to be 300 tons.

(6) The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph (1) of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.

(7) For the purpose of this convention tonnage shall be calculated as follows: in the case of steamships or other mechanically propelled ships there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage; in the case of all other ships there shall be taken the net tonnage.

Article 4

Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph (2) of this Convention, the rules relating to the constitution and distribution of the limitation fund, if any, and all rules of procedure shall be governed by the national law of the State in which the fund is constituted.

Article 5

(1) Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the jurisdiction of a Contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that the shipowner has already given satisfactory bail or security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

(2) Where, in circumstances mentioned in paragraph (1) of this Article, bail or other security has already been given:

(a) at the port where the accident giving rise to the claim occurred;

(b) at the first port of call after the accident if the accident did not occur in a port;

(c) at the port of disembarkation or discharge if the claim is a personal claim or relates to damage to cargo;

the Court or other competent authority shall order the release of the ship or the bail or other security given, subject to the conditions set forth in paragraph (1) of this Article.

(3) The provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article shall apply likewise if the bail or other security already given is in a sum less than the full limit of liability under this Convention: Provided that satisfactory bail or other security is given for the balance.

(4) When the shipowner has given bail or other security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention such bail or other security shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the shipowner may limit his liability.

(5) Questions of procedure relating to actions brought under the provisions of this Convention and also the time limit within which such actions shall be brought or prosecuted shall be decided in accordance with the national law of the Contracting State in which the action takes place.

Article 6

(1) In this Convention the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself.

(2) Subject to paragraph (3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.

(3) When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons. If, however, the master or member of the crew is at the same time the owner, co-owner, charterer, manager or operator of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is an act, neglect or default committed by the person in question in his capacity as master or as member of the crew of the ship.

Article 7

This Convention shall apply whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction of any such State.

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.

Article 8

Each Contracting State reserves the right to decide what other classes of ship shall be treated in the same manner as sea-going ships for the purposes of this Convention.

Article 9

This Convention shall be open for signature by the States represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 10

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government which shall notify through diplomatic channels all signatory and acceding States of their deposit.

Article 11

(1) This Convention shall come into force six months after the date of deposit of at least ten instruments of ratification, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

(2) For each signatory State which ratifies the Convention after the date of deposit of the instrument of ratification determining the coming into force such as is stipulated in paragraph (1) of this Article, this Convention shall come into force six months after the deposit of their instrument of ratification.

Article 12

Any State not represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of the instrument of accession to that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 11(1).

Article 13

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

Article 14

(1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party;

(2) Any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government;

(3) The Belgian Government shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Article 15

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 16

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules concerning the limitation of the liability of the owners of sea-going ships, signed at Brussels, on August 25, 1924.

In Witness whereof the Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention¹⁷.

Done at Brussels, this tenth day of October 1957, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

PROTOCOL OF SIGNATURE

(1) Any State, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention may make any of the reservations set forth in paragraph (2). No other reservations to this Convention shall be admissible.

(2) The following are the only reservations admissible:

(a) Reservation of the right to exclude the application of Article 1 paragraph (1) (c).

(b) Reservation of the right to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons.

(c) Reservation of the right to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in national legislation, in a form appropriate to that legislation, the provisions of this Convention.

Signatories: Federal Republic of Germany, Belgium, Brazil¹⁸, Canada, Vatican City, Spain, France, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India¹⁹, Israel²⁰, Netherlands, Peru, Poland, Portugal²¹, Sweden²², Switzerland, Yugoslavia.

Ratifications and Accessions as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Australia	July 30, 1980
Belgium	July 31, 1975
Denmark	March 1, 1965
Finland	August 19, 1964
France	July 7, 1959
Germany (F.R.)	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	February 18, 1959
India	June 1, 1971
Israel	November 30, 1967
Japan	March 1, 1976
Netherlands	December 10, 1965
Norway	March 1, 1965
Poland	December 1, 1972
Portugal	April 8, 1968
Spain	July 16, 1959
Sweden	June 4, 1964
Switzerland	January 21, 1966

ACCESSION:

Algeria	August 18, 1964
Fiji	October 10, 1970
German Dem. Rep.	February 14, 1979
Germany	
Land Berlin	October 6, 1972
Ghana	July 26, 1961
Great Britain	
Isle of Man	November 18, 1960
Bermuda, Belize, British Antarctic Territories, Falkland and Dependencies, Gibraltar, Hong-Kong, British Virgin Islands	
Guernsey and Jersey	August 21, 1964
Caiman Islands, Montserrat, St. Vincent, Caceos and Turks's Isles	October 21, 1964
Bahamas ²¹	August 4, 1965
Barbados ²¹	August 21, 1964
Dominican Republic ²¹	August 4, 1965
Grenada ²¹	August 4, 1965
Guiana ²¹	August 4, 1965
Iceland	March 25, 1966
Iran	October 16, 1968
Kiribati ²¹	April 26, 1966
Malgache Republic	August 21, 1964
Mauritius	July 13, 1965
Monaco	August 21, 1964
Papua New Guinea	January 24, 1977
Seychelles ²¹	March 14, 1980
Singapore	August 21, 1964
Solomon Isles ²¹	April 17, 1963
St. Lucia ²¹	August 21, 1964
Syrian Arab Republic	August 4, 1965
Tonga	July 10, 1972
Tuvalu ²¹	June 13, 1978
United Arab Republic	August 21, 1964
Vanuata ²²	September 7, 1965
Zaire Republic	December 8, 1966
	July 17, 1967

**PROTOCOL AMENDING THE INTERNATIONAL CONVENTION
RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF
SEA-GOING SHIPS, (BRUSSELS, OCTOBER 10, 1957) DECEMBER 21, 1979**

The Contracting Parties to the present Protocol,

Being Parties to the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships, done at Brussels on October 10, 1957,
Have agreed as follows:

Article I

For the purpose of this Protocol, "Convention" means the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships and its Protocol of signature, done at Brussels on December 10, 1957.

Article II

1. Article 3, paragraph 1° of the Convention is replaced by the following:

"1° The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article I shall be:

(a) where the occurrence has only given rise to property claims an aggregate amount of 66.67 units of account for each ton of the ship's tonnage;

(b) where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 206.67 units of account for each ton of the ship's tonnage;

(c) where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 206.67 units of account for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 140 units of account for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 66.67 units of account for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims. Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund."

2. Article 3, paragraph 6° of the Convention is replaced by the following:

"6° The unit of account mentioned in paragraph 1° of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in that paragraph shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency on the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Rights, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

"7° Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the paragraph 6° of this Article may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

(a) in respect of paragraph 1°, (a) of this Article, 1000 monetary units;

(b) in respect of paragraph 1°, (b) of this Article, 3100 monetary units;

(c) in respect of paragraph 1°, (c) of this Article, 3100, 2100 and 1000 monetary units, respectively.

The monetary unit referred to in this paragraph corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

"8° The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 6° of this Article and the conversion mentioned in paragraph 7° of this Article shall be

made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1° of this Article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 6° of this Article or the result of the conversion in paragraph 7° of this Article, as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto or when availing themselves of the option provided for in paragraph 7° of this Article and whenever there is a change in either."

3. Article 3, paragraph 7° of the Convention shall be renumbered Article 3, paragraph 9°.

Article III

This Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention or which are Parties thereto.

Article IV

1. This Protocol shall be ratified.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of ratification of the Convention.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article V

1. States not referred to in Article III may accede to this Protocol.
2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article VI

1. This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of six instruments of ratification or accession.
2. For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the sixth deposit, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article VII

1. Any Contracting Party may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.
2. The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article VIII

1. Each State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.
2. This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to these territories.
3. Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the

Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article IX

The Belgian Government shall notify the signatory and acceding States of the following:

1. the signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles III, IV and V.
2. the date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article VI.
3. the notifications with regard to the territorial application in accordance with Article VIII.
4. the declarations and communications made in accordance with Article II.
5. the denunciations received in accordance with Article VII.

SIGNATURE:

Belgium	December 21, 1979
The State of the Vatican City	December 21, 1979
Finland	December 21, 1979
Poland	December 21, 1979
Portugal	December 21, 1979
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	December 21, 1979
Switzerland	December 21, 1979
Syria	December 21, 1979
Madagascar	January 1, 1980
Germany, Fed. Rep. of	February 7, 1980
Spain	June 4, 1980

CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, LONDON, NOVEMBER 19, 1976

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976

1. Pursuant to Resolution A.369(IX) of November 14, 1975 adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the Council of the Organization decided, at its thirty-sixth session in June 1976, to convene a diplomatic conference to consider the adoption of a convention on limitation of liability for maritime claims.

2. The Conference was held in London from November 1 to 19, 1976. The following States were represented by delegations at the Conference:

Algeria	France
Argentina	German Democratic Republic
Australia	Germany, Federal Republic of
Austria	Ghana
Belgium	Greece
Brazil	India
Bulgaria	Indonesia
Canada	Iran
Chile	Ireland
Cuba	Italy
Cyprus	Japan
Denmark	Jordan
Egypt	Liberia
Finland	Mexico

Monaco
Netherlands
New Zealand
Norway
Panama
Poland
Singapore
Spain
Sri Lanka
Sweden

Switzerland
Thailand
Trinidad and Tobago
Tunisia
Turkey
Union of Soviet Socialist Republics
United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland
United States of America
Yugoslavia

3. At the invitation of the Organization, the following organization in the United Nations system sent a Representative to the Conference:

United Nations Conference on Trade and Development

4. The following States were represented at the Conference by Observers:

Democratic People's Republic of Korea
Libyan Arab Republic
Romania

5. The following inter-governmental organizations sent Observers to the Conference:

International Institute for the Unification of Private Law
East African Harbours Corporation
Central Office for International Railway Transport

6. The following non-governmental organizations also sent Observers to the Conference:

International Chamber of Shipping
International Union of Marine Insurance
International Chamber of Commerce
International Association of Lighthouse Authorities
International Maritime Committee
International Association of Ports and Harbours
Baltic and International Maritime Conference
International Law Association
Oil Companies International Marine Forum
European Tugowners Association
International Association of Drilling Contractors
Oil Industry International Exploration and Production Forum

7. Mr. S. Clinton Davis, of the delegation of the United Kingdom, was elected President of the Conference. The following were elected Vice-Presidents:

Captain R.F. Bondoni (Argentina)
Mr. M.A. Bendjenna (Algeria)
Mr. Y. Djavad (USSR)
Captain S. Tardana (Indonesia)
Mr. A. Saffari (Iran)

8. The following officers of the Conference were appointed:

Secretary-General

Mr. C.P. Srivastava
Secretary-General of the Organization

Executive Secretary

Mr. T.A. Mensah
Director of Legal Affairs and External Relations of the Organization

Deputy Executive Secretary

Mr. T.S. Busha
Deputy Director of the Legal Division of the Organization

9. The Conference established the following Committees:

Committee of the Whole:

Chairman:

Ms. B. Blom (Sweden)

Committee on Final Clauses:

Chairman:

Dr. F.L. Wiswall, Jr (Liberia)

Drafting Committee:

Chairman:

Mr. R. Cleton (Netherlands)

Credentials Committee:

Chairman:

Mr. W.P. Crone (Australia)

10. The Conference had before it and used as a basis for its discussions the following documentation:

- a set of draft articles for an International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, prepared by the Legal Committee of the Organization;
- a summary of the discussions of the Legal Committee on the question of a new unit of account for expressing limits of liability under the proposed Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, including observations and proposals made in connexion with that question;
- a summary of the records of the discussion of the Legal Committee on the draft articles as contained in the Reports of the Committee's twenty-third, twenty-fifth, twenty-seventh and twenty-eighth sessions;
- draft final clauses for the said Convention prepared by the Secretariat;
- comments and observations on, and suggested amendments to, the above draft articles and provisions submitted by Governments and interested organizations.

11. As a result of its deliberations, recorded in the reports of the respective Committees, and in the records of the plenary sessions and of the Committee of the Whole, the Conference adopted the CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976²³.

12. The Conference also agreed upon an Understanding in relation to Participation of States in the Convention and the Performance of Depositary Functions by the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the text of which is attached to this Final Act²⁴.

13. The text of this Final Act is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. It is established in a single original text in the English, French, Russian and Spanish languages.

14. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send certified copies of this Final Act and certified copies of the authentic texts of the Convention to the Governments of the States invited to be represented at the Conference, in accordance with the wishes of those Governments.

In witness whereof the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

Done at London this nineteenth day of November, one thousand nine hundred and seventy-six.

CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976

The States parties to this Convention,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims,

Have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

²³ The text of the Convention is reproduced below.

²⁴ The text of the Understanding is reproduced on p. 2987.

CHAPTER I. THE RIGHT OF LIMITATION

Article 1

Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.
2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.
3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).
4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.
5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.
6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.
7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:
 - (a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;
 - (b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;
 - (c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;
 - (d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;
 - (e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;
 - (f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.
2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

Article 3

Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to:

- (a) claims for salvage or contribution in general average;
- (b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated November 29, 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;
- (c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;
- (d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;
- (e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

Article 4

Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Article 5

Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER II. LIMITS OF LIABILITY

Article 6

The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
 - (i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;
 - for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units of Account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 167 Units of Account.
- (b) in respect of any other claims.
 - (i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;
for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account; and
for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1(a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1(b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1(a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1(b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969.

Article 7

The limit for passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.

2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

- (a) under a contract of passenger carriage, or
- (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

Article 8

Unit of Account

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability

provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

- (a) in respect of Article 6, paragraph 1(a) at an amount of:
 - (i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;
 - for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500 monetary units; and
- (b) in respect of Article 6, paragraph 1(b), at an amount of:
 - (i) 2.5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units; and
- (c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

Article 9

Aggregation of claims

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

- (a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or
- (b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or
- (c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

Article 10

Limitation of liability without constitution of a limitation fund

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

CHAPTER III. THE LIMITATION FUND

Article 11

Constitution of the fund

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1(a), (b), or (c) or paragraph 2, respectively.

Article 12

Distribution of the fund

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6 and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall

be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

Article 13

Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

- (a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or
- (b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or
- (c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or
- (d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

Article 14

Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted.

CHAPTER IV. SCOPE OF APPLICATION

Article 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1 who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

- (a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;
- (b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.

4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.

Article 22

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) transmit certified true copies of this Convention to all States which were invited to attend the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;

(v) any communication called for by any Article of this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 23

Languages

This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

Done at London this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

In witness whereof the undersigned²⁵ being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

ATTACHMENT TO THE FINAL ACT

UNDERSTANDING OF THE CONFERENCE IN RELATION TO PARTICIPATION IN THE CONVENTION AND THE PERFORMANCE OF DEPOSITARY FUNCTIONS IN RELATION THERETO BY THE SECRETARY-GENERAL OF THE INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION (IMCO)

In accordance with its terms, the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, will be open to participation by all States and the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) will act as depositary. It is the understanding of the Conference that the Secretary-General, in discharging his functions as depositary of a convention with an "all States" clause, will follow the practice of the General Assembly of the United Nations in implementing such a clause and, whenever advisable, will request the opinion of the IMCO Assembly before receiving a signature or an instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

²⁵ Signatures omitted.

Contracting States as on December 31, 1981
(Not in force)

France²⁷
Liberia
Spain
United Kingdom^{26, 27, 28}
Yemen

Date of deposit of Instrument
July 1, 1981
February 17, 1981
November 13, 1981
January 31, 1980
March 6, 1979

DECLARATIONS, RESERVATIONS AND STATEMENTS

UNITED KINGDOM

The Instrument of Ratification of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland contained a reservation which states that the United Kingdom was "reserving the right, in accordance with Article 18, paragraph 1, of the Convention, on its own behalf and on behalf of the above-mentioned territories, to exclude the application of Article 2, paragraph 1(d); and to exclude the application of Article 2, paragraph 1(e) with regard to Gibraltar only".

FRANCE

The Instrument of Approval of France contained the following reservation (in the French language):
(Translation)

"In accordance with Article 18, paragraph 1, the Government of the French Republic reserves the right to exclude the application of Article 2, paragraphs 1(d) and (e)."

Notifications

Article 8(4)

United Kingdom:

"the manner of calculation employed by the United Kingdom pursuant to Article 8(1) of the Convention shall be the method of valuation applied by the International Monetary Fund."

Article 15(2)(b)

United Kingdom:

"with regard to Article 15, paragraph 2(b), the limits of liability which the United Kingdom intend to apply to ships of under 300 tons are 166,667 units of account in respect of claims for loss of life or personal injury, and 83,333 units of account in respect of any other claims."

²⁶ Ratification by the United Kingdom was declared to be effective also in respect of:

Bailiwick of Jersey
Bailiwick of Guernsey
Isle of Man

Belize

Bermuda

British Virgin Islands

Cayman Islands

Falkland Islands

Gibraltar

Hong Kong

Montserrat

Picarnu

Saint Helena and Dependencies

Turks and Caicos Islands

²⁷ United Kingdom Sovereign Base Areas of Akrotiri and Dhekelia in the Island of Cyprus

²⁸ See text of reservation.

²⁹ See text of notifications under Articles 8(4) and 15(2).

**INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO STOWAWAYS,
BRUSSELS, OCTOBER 10, 1957**

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to stowaways, have decided to conclude a Convention for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following expressions shall have the meanings specified hereunder:

"Stowaway" means a person who, at any port or place in the vicinity thereof, secretes himself in a ship without the consent of the shipowner or the Master or any other person in charge of the ship and who is on board after the ship has left that port or place.

"Port of Embarkation" means the port or place in the vicinity thereof at which a stowaway boards the ship on which he is found.

"Port of Disembarkation" means the port at which the stowaway is delivered to the appropriate authority in accordance with the provisions of this Convention.

"Appropriate authority" means the body or person at the port of disembarkation authorised by the Government of the State in which that port is situated to receive and deal with stowaways in accordance with the provisions of this Convention.

"Owner" includes any charterer to whom the ship is demised.

Article 2

(1) If on any voyage of a ship registered in or bearing the flag of a Contracting State a stowaway is found in a port or at sea, the Master of the ship may, subject to the provisions of paragraph (3), deliver the stowaway to the appropriate authority at the first port in a Contracting State at which the ship calls after the stowaway is found, and at which he considers that the stowaway will be dealt with in accordance with the provisions of this Convention.

(2) Upon delivery of the stowaway to the appropriate authority, the Master of the ship shall give to that authority a signed statement containing all information in his possession relating to that stowaway including his nationality or nationalities, his port of embarkation and the date, time and geographical position of the ship when the stowaway was found, as well as the port of departure of the ship and the subsequent ports of call with dates of arrival and departure.

(3) Unless the stowaway is under a previous individual order of deportation or prohibition from entry, the appropriate authority of a Contracting State shall receive any stowaway delivered to it in accordance with the foregoing provisions of this Article and deal with him in accordance with the provisions of this Convention.

Article 3

When a stowaway is delivered to the appropriate authority at the port of disembarkation:

(1) This authority may return him to any State of which it considers that he is a national and is admitted as such by that State.

(2) When, however, the State or States of which the appropriate authority consider the stowaway to be a national refuses or refuse to accept his return, or when the appropriate authority is satisfied that the stowaway possesses no nationality or that, for reasons mentioned in Article 5 (2), he should not be

returned to his own country, then the said authority may, subject to the provisions of Article 5 (2), return the stowaway to the State in which the port which they consider to have been his port of embarkation is situated.

(3) However, if the stowaway cannot be returned as provided under paragraph (1) or (2) of this Article, the appropriate authority may, subject to the provisions of Article 5 (2), return him to the State in which the last port at which the ship called prior to his being found is situated.

(4) Finally, when the stowaway cannot be returned as provided under paragraph (1), (2) or (3) of this Article, the appropriate authority may return him to the Contracting State whose flag was flown by the ship in which he was found.

The State to which the stowaway is accordingly returned, shall be bound to accept the stowaway, subject to the provisions of Article 2 (3).

Article 4

The costs of maintenance of a stowaway at his port of disembarkation as well as those for returning him to the country of which he is a national shall be defrayed by the shipowner, without prejudice to the right of recovery, if any, from the State of which the stowaway is a national.

In all other cases the shipowner shall defray the costs of returning the stowaway but he will not be liable to defray maintenance costs for a period exceeding three months from the time when the stowaway is delivered to the appropriate authority.

Any obligation to provide a deposit or bail as a guarantee for payment of the above costs shall be determined by the law of the port of disembarkation.

Article 5

(1) The powers conferred by this Convention on the Master of a ship and on an appropriate authority, with respect to the disposal of a stowaway, shall be in addition to and not in derogation of any other powers or obligations which he or they may have in that respect.

(2) As regards the application of the provisions of this Convention, the Master and the appropriate authorities of the port of disembarkation will take into account the reasons which may be put forward by the stowaway for not being disembarked at or returned to those ports of States mentioned in this Convention.

(3) The provisions of this Convention shall not in any way affect the power or obligation of a Contracting State to grant political asylum.

Article 6

This Convention shall be open for signature by the States represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 7

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government which shall notify through diplomatic channels all signatory and acceding States of their deposit.

Article 8

(1) This Convention shall come into force between the ten States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the tenth instrument of ratification.

(2) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the tenth instrument of ratification, six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Stowaways, 1957

Article 9

Any State not represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 8 (1).

Article 10

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

Article 11

(1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

(2) Any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

(3) The Belgian Government shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Article 12

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the Conference within six months thereafter.

In witness whereof the Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this tenth day of October 1957, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Signatories: Federal Republic of Germany²⁹, Belgium, Brazil²⁹, Vatican City, Spain²⁹, France, Greece, India³⁰, Israel, Italy, Peru, Portugal²⁹, Switzerland.

Ratifications and Accessions as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Belgium	July 31, 1975
Denmark	December 16, 1963
Finland	February 2, 1966
Italy	May 24, 1963
Norway	May 24, 1962
Peru	November 23, 1961
Sweden	June 27, 1962

ACCESSION:

Malgache Republic	July 13, 1965
Morocco	January 22, 1959

(This Convention has not yet come into force, the conditions required in Art. 8, 1° not having been fulfilled).

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN
RULES RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA,
BRUSSELS, APRIL 1961**

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the carriage of passengers by sea,

Have resolved to conclude a Convention for this purpose, and to this end have agreed as follows:

Article I

In this Convention, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

- (a) "carrier" includes any of the following persons who enters into a contract of carriage: the shipowner, the charterer or the operator of the ship;
- (b) "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier to carry passengers, but does not include a charterparty;
- (c) "passenger" means only a person carried in a ship under a contract of carriage;
- (d) "ship" means only a seagoing ship;
- (e) "carriage" covers the periods while a passenger is on board the ship, and in the course of embarking or disembarking; but does not include any period while the passenger is in a marine station or on a quay or other port installation. In addition, "carriage" includes transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;
- (f) "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated either in a single State if there is an international port of call in another State, or in two different States;
- (g) "Contracting State" means a State whose ratification or adherence to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

²⁹ *Ad referendum.*

³⁰ *Subject to acceptance by the Government of India.*

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if either the ship flies the flag of a Contracting State or if, according to the contract of carriage, either the place of departure or the place of destination is in a Contracting State.

Article 3

(1) Where a carrier is the owner of the carrying ship he shall exercise due diligence, and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make and keep the ship seaworthy and properly manned equipped and supplied at the beginning of the carriage, and at all times during the carriage and in all other respects to secure the safety of the passengers.

(2) Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment exercise due diligence in the respects set out in paragraph (1) of this Article.

Article 4

(1) The carrier shall be liable for damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger if the incident which causes the damage so suffered in the course of the carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

(2) The fault or neglect of the carrier, his servants and agents shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death or personal injury arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.

(3) Except as provided in paragraph (2) of this Article, the burden of proving the fault or neglect of the carrier, his servants or agents shall be on the claimant.

Article 5

If the carrier proves that the death of, or personal injury to the passenger was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 6

(1) The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 250,000 francs, each franc consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The sum awarded may be converted into national currencies in round figures. Conversion of this sum into national currencies other than gold shall be made according to the gold value of such currencies at the date of payment.

(2) Where in accordance with the law of the Court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of these payments shall not exceed the said limit.

(3) Nevertheless the national legislation of any High Contracting Party may fix as far as the carriers who are subjects of such State are concerned a higher *per capita* limit of liability.

(4) The carrier and the passenger may also agree by special contract to a higher *per capita* limit of liability.

(5) Any legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this Article.

(6) The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representatives, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 7

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from any act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 8

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships or in any national law relating to such limitation.

Article 9

Any contractual provision, concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or his personal representatives, heirs or dependants or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 10

(1) Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

(2) Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be made by or on behalf of the passenger.

(3) In case of the death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 11

(1) In case of personal injury suffered by a passenger, he shall give written notice of such injury to the carrier within fifteen days of the date of disembarkation. If he fails to comply with this requirement, the passenger shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have disembarked safe and sound.

(2) Actions for damages arising out of the death or personal injury of a passenger shall be time barred after a period of two years.

(3) In case of personal injury, the limitation period shall be calculated from the date of the disembarkation of the passenger.

(4) In the event of death occurring during carriage the limitation period shall be calculated from the date on which the passenger should have disembarked.

(5) In the event of personal injury which occurs in the course of carriage and results in death after disembarkation the limitation period shall be calculated from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation.

(6) The law of the Court seized of the case shall govern rights of suspension and interruption of the limitation periods in this Article; but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation.

Article 12

(1) If an action is brought against a servant or agent of a carrier arising out of

damages to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

(2) The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

(3) Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 13

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 14

This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 15

This Convention shall be open for signature by the States represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 16

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 17

(1) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, three months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

(2) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 18

Any State not represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 17, paragraph (1).

Article 19

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 20

(1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the countries which have not yet obtained sovereign rights and for whose international relations it is responsible.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the countries named therein.

The United Nations Organisation may apply the provisions of this Article in cases where they are the administering authority for a country or where they are responsible for the international relations of a country.

(2) The United Nations Organisation or any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such country.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 21

The Belgian Government shall notify the States represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following:

(1) The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Article 15, 16 and 18.

(2) The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 17.

(3) The notifications with regard to the territorial application of the Convention in accordance with Article 20.

(4) The denunciations received in accordance with Article 19.

Article 22

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one-third of the High Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, whose credentials have been duly accepted, have signed this Convention.

Done at Brussels, this 29th day of April, 1961, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

PROTOCOL

Any High Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

- (1) not to give effect to the Convention in relation to carriage which according to its national law is not considered to be international carriage;
- (2) not to give effect to the Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;
- (3) to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by

including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation.

Ratifications and Accessions as on January 1, 1981

RATIFICATION:

France	March 4, 1965
Morocco	July 15, 1965
Switzerland	January 21, 1966
United Arab Republic	May 15, 1964

ACCESSION:

Algeria, Dem. and Pop. Rep. of	July 2, 1973
Cuba	January 7, 1963
Iran	April 26, 1966
Malgache Republic	July 13, 1965
Peru	October 29, 1964
Tunisia	July 18, 1974
Zaire	July 17, 1967

DENUNCIATION:

France	December 3, 1975
--------	------------------

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN
RULES RELATING TO CARRIAGE OF PASSENGERS LUGGAGE BY SEA,
BRUSSELS, MAY 27, 1967**

The contracting parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea,

Have decided to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

- (a) "carrier" includes the shipowner, charterer or operator who, having concluded a contract of carriage for a passenger, undertakes to carry his luggage;
- (b) "passenger" means only a person carried in a ship under a contract of carriage;
- (c) "ship" means only a sea-going ship;
- (d) (1) "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier in connection with a passenger's contract of carriage; excluding:
 - 1. articles or vehicles carried under a charter-party or bill of lading;
 - 2. articles or vehicles, if the carriage is governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;
 - 3. live animals;
- (2) "cabin luggage" means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 6 paragraph (1), "cabin luggage" includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;
- (e) "carriage" covers the following periods:
 - (1) with regard to cabin luggage, the period while the luggage is on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation. In addition, "carriage" covers the period while such luggage is in custody of the carrier or his agent either in a marine station or on a

- quay or in or on any other port installation, as well as the period during the transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;
- (2) with regard to all other luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant and agent on shore or on board until the time of re-delivery by the carrier or his agent;
- (f) "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lockouts;
- (g) "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure, and the place of destination are situated either in a single State, if there is an intermediate port of call in another State, or in two different States;
- (h) "contracting State" means a State whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if:

- (a) the ship is registered in a contracting State or
- (b) the contract of carriage has been made in a contracting State, or
- (c) the place of departure according to the contract of carriage is in a contracting State.

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transportation of the luggage.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in paragraph (1) of this Article.

Article 4

1. The carrier shall be liable for loss of or damage to luggage if the incident which causes the loss or damage occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. Notwithstanding the provisions of Article 3 and of paragraph (1) of this Article, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.

3. Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewellery, ornaments or works of art.

4. The burden of proving

- (a) the extent of the loss or damage,
- (b) that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of carriage

shall lie with the passenger.

5. (a) If luggage has been lost or damaged, the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, shall, subject to paragraph (5)(b), be presumed unless the contrary is proved.

(b) If cabin luggage is lost or damaged, the burden of proving such fault or neglect shall lie with the passenger except when the loss or damage arises from, or in connection with, shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.

Article 5

If the carrier proves that the loss of or damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 6

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10,000 F per passenger.

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30,000 F per vehicle.

3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned under (1) or (2) shall in no case exceed 16,000 F per passenger.

4. Each franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.6 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

5. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to a higher limit of liability.

6. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible sum not exceeding 1,500 F in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 F per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

7. Interest on damages and legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this Article.

8. The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependents on any distinct occasion.

Article 7

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that the damage would probably result.

Article 8

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships or in any national law relating to such limitation.

Article 9

Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

Article 10

1. (a) In case of apparent damage to luggage the claimant shall give written notice to the carrier or his agent
 - (i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;
 - (ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery.
 - (b) In the case of loss or of damage which is not apparent, such notice must be given within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.
 - (c) If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have received the luggage undamaged.
 - (d) The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.
2. Actions for damages arising out of loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.
3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods in this Article; but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 11

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.
2. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits.
3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 12

Except as provided for in Article 6 (6), any contractual provision concluded before the occurrence which caused the loss or damage purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger, or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, shall be null and void but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 13

1. Prior to the occurrence of the incident which causes the loss or damage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:

- (a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or
 - (b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or
 - (c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
2. Any contractual provision which restricts the claimant's choice of jurisdiction beyond that permitted under paragraph (1) shall be null and void, but the nullity of such provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.
3. After the occurrence of the incident which caused the loss or damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 14

This Convention shall apply to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 15

This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 16

Any contracting party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

- 1. not to give effect to this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said contracting party;
- 2. that in giving effect to this Convention, it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

Article 17

Any dispute between two or more contracting parties concerning the interpretation or application to this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 18

1. Each contracting party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 17 of the Convention. The other contracting parties shall not be bound by this Article with respect to any contracting party having made such a reservation.

2. Any contracting party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 19

This Convention shall be open for signature by the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 20

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 21

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 22

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.

2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 21 paragraph (1).

Article 23

Each contracting party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such contracting party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 24

1. Any contracting party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose it is responsible, are those to which the present Convention applies.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any contracting party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 25

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 19, 20 and 22.

2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 21.

3. The notifications with regard to Articles 18 and 24.
4. The denunciations received in accordance with Article 23.

Article 26

Any contracting party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such contracting party, or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any contracting party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the contracting parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Ratifications and Accessions as on January 1, 1981

RATIFICATION:

Nil

ACCESSION:

Algeria, Dem. and Pop. Rep. of	July 2, 1973
Cuba	February 15, 1972

(This Convention has not yet come into force, the conditions required in Article 21, 1, not having yet been fulfilled).

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, ATHENS, DECEMBER 13, 1974

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL LEGAL CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE ON BOARD SHIPS, 1974

1. Pursuant to Resolution A.248(VII) of October 15, 1971 adopted by the Assembly of Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the Council of the Organization decided, at its thirty-second session in June 1974, to convene a diplomatic conference to consider the adoption of a convention on the carriage of passengers and their luggage on board ships.

2. Upon the invitation of the Government of Greece, the Conference was held in Athens from December 2 to 13, 1974. The following States were represented by delegations at the Conference:

Algeria	Indonesia
Argentina	Ireland
Australia	Italy
Austria	Japan
Belgium	Liberia
Canada	Libyan Arab Republic
Denmark	Netherlands
Finland	Nigeria
France	Norway
Germany, Federal Republic of	Poland
Greece	Republic of Viet-Nam
India	Spain

Sweden
Switzerland
Thailand
Ukrainian Soviet Socialist Republic
Union of Soviet Socialist Republics

United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland
United States of America
Yugoslavia

3. The following States were represented at the Conference by Observers:
Bulgaria
Turkey
Uruguay -

4. At the invitation of the Organization, the following organizations in the United Nations system sent Representatives to the Conference:
United Nations
United Nations Development Programme

5. The following non-governmental organizations also sent Observers to the Conference:

International Chamber of Shipping
International Union of Official Travel Organizations
International Maritime Committee
The Baltic and International Maritime Conference

6. H.E. Mr. A. Papadogonas of the delegation of Greece was elected President of the Conference. Dr. W.E. Müller of the delegation of Switzerland was elected Alternate President of the Conference. The following were elected Vice-Presidents:

H.E. Mr. J.M. Rosa (Argentina)
H.E. Mr. M. Gauvin (Canada)
Mr. H. Sasmitaatmadja (Indonesia)
Mr. M.I. Alege (Nigeria)
Mr. Y.D. Gritzenko (USSR)

7. The following officers of the Conference were appointed:

Secretary-General	Mr. C.P. Srivastava Secretary-General of the Organization
Executive Secretary	Mr. T.A. Mensah Director, Legal Division

8. The Conference established the following Committees:

Drafting Committee:
Chairman: Dr. F.L. Wiswall, Jr. (Liberia)
Committee on Final Clauses:
Chairman: Mr. R. Cleton (Netherlands)
Credentials Committee:
Chairman: Dr. B. Amoroso (Italy)

9. The Conference had before it and used as a basis for its discussions the following documentation:

- A set of draft articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, prepared by the Legal Committee of the Organization
- Draft final clauses for the said Convention prepared by the Secretariat of the Organization in accordance with a decision of the Legal Committee
- Certain draft provisions on a number of questions proposed in the Legal Committee during preparatory work for the Conference
- Comments and observations on, and suggested amendments to, the above draft articles and provisions submitted by Governments and interested organizations.

10. As a result of its deliberations, recorded in the reports of the respective Committees, and in the records of the plenary sessions, the Conference adopted the **ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF**

PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974, which constitutes Attachment 1 to this Final Act.

11. The Conference also adopted two Resolutions, the texts of which comprise Attachment 2 to this Final Act.

12. The Conference also agreed upon an Understanding in relation to participation in the Convention and the performance of depositary functions in relation thereto by the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO), the text of which comprises Attachment 3.

13. The text of this Final Act is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. It is established in a single original text in the English, French, Russian and Spanish languages. Official translations of the Convention shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited with this Final Act.

14. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send certified copies of this Final Act with the Resolutions of the Conference, certified copies of the authentic texts of the Convention and, when they have been prepared, official translations of the Convention, to the Governments of the States invited to be represented at the Conference in accordance with the wishes of those Governments.

In witness whereof the undersigned have affixed their signatures to the Final Act.

Done at Athens this thirteenth day of December, one thousand nine hundred and seventy-four.

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

The States Parties to this Convention,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of passengers and their luggage by sea;

Have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Article 1

Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;
- (b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
4. "passenger" means any person carried in a ship,
 - (a) under a contract of carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
 - (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
 - (b) live animals;

6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8. "carriage" covers the following periods:

- (a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;
- (b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;
- (c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9. "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

- (a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or
- (b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or
- (c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

Article 3

Liability of the carrier

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the

carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with the shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss of damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

Article 4

Performing carrier

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

Article 5

Valuables

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

Article 6

Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

Article 7

Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of

periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

Monetary unit and conversion

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

2. The amounts referred to in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the official value of that currency, by reference to the unit defined in paragraph 1 of this Article, on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purpose of this Convention.

Article 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

Article 11

Defences and limits for carriers' servants

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

Article 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out

of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

Article 13

Loss of right to limit liability

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 14

Basis for claims

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

Article 15

Notice of loss or damage to luggage

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

(a) in the case of apparent damage to luggage:

(i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;

(ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

(b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or redelivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 16

Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

- (a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;
 - (b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
 - (c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.
3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.
4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

Article 17

Competent jurisdiction.

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:
- (a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
 - (b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
 - (c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
 - (d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in paragraph 4 of Article 8, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the option specified in paragraph 1 of Article 17, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 19

Other conventions on limitation of liability

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the

performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of July 29, 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of January 28, 1964, or the Vienna Convention of May 21, 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions.

Article 21

Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

Article 22

Declaration of non-application

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.
2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

Article 23

Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organisation until December 31, 1975 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may become Parties to this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Article 24

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For any State which subsequently signs this Convention without reserva-

tion as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article 25

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a Party at any time after the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.
3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Article 26

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.
3. Any State becoming a Party to this Convention after the entry into force of an amendment adopted by a conference convened in accordance with this Article should be bound by the Convention as amended.

Article 27

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.
2. The Secretary-General of the Organization shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all signatory States and to all States which have acceded to this Convention.
3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 28

Languages

This Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretary-General of the Organization and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned⁵¹ being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

⁵¹ Signatories omitted.

Done at Athens this thirteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-four.

**RESOLUTIONS ADOPTED BY THE INTERNATIONAL LEGAL CONFERENCE ON THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE ON BOARD SHIPS, 1974**

RESOLUTION 1

The International Legal Conference on the Carriage of Passengers and their Luggage on Board Ships, 1974,

Recognizing with appreciation the kind invitation of the Government of Greece to hold the Conference in Athens,

Recognizing also the excellent arrangements made by the Government of Greece for the Conference and the hospitality and amenities bestowed on the participants by the Government and people of Greece,

Expresses its profound gratitude to the Government and people of Greece for their contribution to the success of the Conference,

Decides, in grateful recognition of this contribution, to designate the Convention adopted by the Conference as the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

RESOLUTION 2

The International Legal Conference on the Carriage of Passengers and their Luggage on Board Ships, 1974,

Noting that the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea contains provisions which use a gold franc as a unit of account and which provide for the conversion of that unit into national currencies,

Bearing in mind that similar provisions exist in other maritime Conventions,

Recognizing the possibility mentioned during the Conference that changes in monetary systems may make it difficult for States to ensure a consistent and uniform method of conversion of gold francs into national currencies, but that no other unit of account is acceptable at this stage,

Considering that amendment of the Athens Convention even before it comes into force may be desirable so as to express the limits of liability provided for in this Convention in another unit of account,

Requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to convene a Conference, if this is requested by at least three States, for the purpose of substituting in the Athens Convention some other unit of account for the gold franc and,

Considers that any instrument adopted by such a Conference should be designed for early entry into force.

**UNDERSTANDING OF THE CONFERENCE IN RELATION TO PARTICIPATION IN THE
CONVENTION AND THE PERFORMANCE OF DEPOSITARY FUNCTIONS IN RELATION
THERE TO BY THE SECRETARY-GENERAL OF THE INTER-GOVERNMENTAL MARITIME
CONSULTATIVE ORGANIZATION (IMCO)**

In accordance with its terms, the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, will be open to participation by all States and the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) will act as depositary. It is the understanding of the Conference that the Secretary-General, in discharging his functions as depositary of a convention with an "all States" clause, will follow the practice of the General Assembly of the United Nations in implementing such a clause and, whenever advisable, will request the opinion of the IMCO Assembly before receiving a signature or an instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

Contracting States as on December 31, 1981
(Not in force)

German Democratic Republic³²
Liberia
Spain
Tonga
United Kingdom³³
Yemen

Date of deposit of Instrument
August 29, 1979
February 17, 1981
October 8, 1981
February 15, 1977
January 31, 1980
March 6, 1979

DECLARATIONS, RESERVATIONS AND STATEMENTS

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

The Instrument of Accession of the Government of the German Democratic Republic was accompanied by the following reservation (in the German language):
(Translation)

"The German Democratic Republic declares that the provisions of this Convention shall have no effect when the passenger is a national of the Germany Democratic Republic and when the performing carrier is a permanent resident of the German Democratic Republic or has its seat there."

PROTOCOL TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974, LONDON, NOVEMBER 19, 1976

FINAL ACT OF THE CONFERENCE TO REVISE THE UNIT OF ACCOUNT PROVISIONS OF THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

1. By its Resolution 2, the 1974 International Legal Conference on the Carriage of Passengers and their Luggage on Board Ships requested the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to convene a Conference, if this was requested by at least three States, for the purpose of substituting in the Athens Convention some other unit of account for the gold franc.

2. Accordingly, at the request of the requisite number of Governments, a Conference was convened in London from November 17 to 19, 1976 at the Cunard International Hotel, Hammersmith.

3. The Governments of the following States were represented at the Conference by delegations:

Algeria
Argentina
Australia
Brazil
Canada
Chile
Denmark

Egypt
Finland
France
Germany, Federal Republic of
Ghana
Greece
India

³² See text of a reservation.

³³ Ratification by the United Kingdom was declared to be effective also in respect of:

Bailiwick of Jersey
Bailiwick of Guernsey
Isle of Man
Bermuda
British Virgin Islands
Cayman Islands
Falkland Islands
Gibraltar
Hong Kong
Montserrat
Pitcairn
Saint Helena and Dependencies

Indonesia
Iran
Italy
Japan
Jordan
Liberia
Netherlands
New Zealand
Norway
Panama
Poland

Singapore
Sri Lanka
Sweden
Switzerland
Tunisia
Union of Soviet Socialist
Republics
United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland
United States of America
Yugoslavia

4. The following States were represented at the Conference by Observers:
Belgium
Cyprus
German Democratic Republic

5. At the invitation of the Organization, the following organization in the United Nations system sent a Representative to the Conference:
Universal Postal Union

6. Observers from the following inter-governmental organizations participated in the Conference:

International Institute for the Unification of Private Law
Central Office for International Railway Transport

7. Observers from the following non-governmental organizations participated in the Conference:

International Chamber of Shipping
International Union of Marine Insurance
International Association of Ports and Harbours
Baltic and International Maritime Conference

8. The Conference elected Mr. W. Müller, Head of the delegation of Switzerland, as President of the Conference. The following were elected Vice-Presidents:

First Vice-President:

Mr. R. Valentino of Brazil

Second Vice-President:

Mr. B. Amoroso of Italy

9. The Secretary-General of the Conference was Mr. C.P. Srivastava, Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, and the Executive Secretary of the Conference was Mr. T.A. Mensah, Director of Legal Affairs and External Relations of the Organization.

10. At the request of the Conference, the credentials of representatives were examined by the Secretary-General who reported that the credentials of all delegates were in order.

11. The Conference considered the matters before it in its Plenary Session. It had before it and used as a basis for discussion the text of a new provision on "unit of account" which had been adopted for inclusion in the text of the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

12. As a result of its deliberations, the Conference adopted the PROTOCOL TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974.

13. The Conference also adopted a Resolution, which is attached to this Final Act.

14. The text of this Final Act, being a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the text of the Protocol in English and French, shall be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Official translations of the Protocol shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act. The Secretary-General shall forthwith circulate to all Governments entitled to become party to the Convention certified copies of this Final Act and certified

copies of the Protocol. Certified copies of the official translations of the Protocol shall be made available to Governments in accordance with their wishes.

In witness whereof the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

Done at London this nineteenth day of November, one thousand nine hundred and seventy-six.

PROTOCOL TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

The parties to the present Protocol,
Being parties to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on December 13, 1974;
Have agreed as follows:

Article I

For the purpose of the present Protocol:

1. "Convention" means the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
2. "Organization" has the same meaning as in the Convention.
3. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article II

(1) Article 7, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 46,666 units of account per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

(2) Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 833 units of account per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 3,333 units of account per vehicle, per carriage.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 1,200 units of account per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 117 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 13 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

(3) Article 9 of the Convention and its title are replaced by the following:

UNIT OF ACCOUNT OR MONETARY UNIT AND CONVERSION

1. The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgment or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not

a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

- (a) in respect of Article 7, paragraph 1, 700,000 monetary units;
- (b) in respect of Article 8, paragraph 1, 12,500 monetary units;
- (c) in respect of Article 8, paragraph 2, 50,000 monetary units;
- (d) in respect of Article 8, paragraph 3, 18,000 monetary units;
- (e) in respect of Article 8, paragraph 4, the deductible shall not exceed 1,750 monetary units in the case of damage to a vehicle and shall not exceed 200 monetary units per passenger in the case of loss of or damage to other luggage.

The monetary unit referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amounts in Articles 7 and 8 as is expressed there in units of account. States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 or the result of the conversion in paragraph 2 as the case may be, when depositing an instrument referred to in Article III and whenever there is a change in either.

Article III

Signature, Ratification and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature by any State which has signed the Convention or acceded thereto and by any State invited to attend the Conference to Revise the Unit of Account Provisions in the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, held in London from November 17 to 19, 1976. This Protocol shall be open for signature from February 1, 1977 to December 31, 1977 at the Headquarters of the Organization.

2. Subject to paragraph 4 of this Article, the present Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval by the States which have signed it.

3. Subject to paragraph 4 of this Article, this Protocol shall be open for accession by States which did not sign it.

4. The present Protocol may be ratified, accepted, approved or acceded to by States Parties to the Convention.

5. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Protocol with respect to all existing Parties or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to all existing Parties shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article IV

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force for the States which have ratified, accepted, approved or acceded to it on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to

ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. However, the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

3. For any State which subsequently signs this Protocol without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instruments of ratification, acceptance, approval or accession, the present Protocol shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article V

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by a Party at any time after the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Article VI

Revision and Amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Protocol may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to the present Protocol for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

Article VII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to the present Protocol of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any amendments to the present Protocol;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. Upon entry into force of the present Protocol, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article VIII

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretary-General and deposited with the signed original.

Done at London this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

In witness whereof the undersigned³⁴ being duly authorized for that purpose have signed the present Protocol.

ATTACHMENT TO THE FINAL ACT

RESOLUTION

The Conference to revise the unit of account provisions in the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea,

Considering that a decline in the value of money may affect, to a serious extent, the amounts established in the Convention,

Recommends that the Participating Governments consider the problem with a view to establishing a specific and efficient procedure for the expeditious revision of such amounts in order to maintain their real value.

Contracting States to the Athens Convention having deposited instruments in respect of the Protocol

Liberia
Spain
United Kingdom³⁵
Yemen

CONVENTION ON THE LIABILITY OF OPERATORS OF NUCLEAR SHIPS, BRUSSELS, MAY 25, 1962

The contracting parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules concerning the liability of operators of nuclear ships,

Have decided to conclude a Convention for this purpose, and thereto have agreed as follows:

Article I

For the purposes of this Convention:

1. "Nuclear ship" means any ship equipped with a nuclear power plant.
2. "Licensing State" means the Contracting State which operates or which has authorized the operation of a nuclear ship under its flag.
3. "Person" means any individual or partnership, or any public or private body whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
4. "Operator" means the person authorized by the licensing State to operate a nuclear ship, or where a Contracting State operates a nuclear ship, that State.
5. "Nuclear fuel" means any material which is capable of producing energy by a self-sustaining process of nuclear fission and which is used or intended for use in a nuclear ship.

³⁴ Signatures omitted.

³⁵ Ratification by the United Kingdom was declared to be effective also in respect of:

Bailiwick of Jersey
Bailiwick of Guernsey
Isle of Man
Bermuda
British Virgin Islands
Cayman Islands
Falkland Islands
Gibraltar
Hong Kong
Montserrat
Pitcairn
Saint Helena and Dependencies.

6. "Radioactive products or waste" means any material, including nuclear fuel, made radioactive by neutron irradiation incidental to the utilization of nuclear fuel in a nuclear ship.

7. "Nuclear damage" means loss of life or personal injury and loss or damage to property which arises out of or results from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive products or waste; any other loss, damage or expense so arising or resulting shall be included only if and to the extent that the applicable national law so provides.

8. "Nuclear incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes nuclear damage.

9. "Nuclear power plant" means any power plant in which a nuclear reactor is, or is to be used as, the source of power, whether for propulsion of the ship or for any other purpose.

10. "Nuclear reactor" means any installation containing nuclear fuel in such an arrangement that a self-sustained chain process of nuclear fission can occur therein without an additional source of neutrons.

11. "Warship" means any ship belonging to the naval force of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the Government of such State and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.

12. "Applicable national law" means the national law of the court having jurisdiction under the Convention including any rules of such national law relating to conflict of laws.

Article II

1. The operator of a nuclear ship shall be absolutely liable for any nuclear damage upon proof that such damage has been caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of, or radioactive products or waste produced in, such ship.

2. Except as otherwise provided in this Convention no person other than the operator shall be liable for such nuclear damage.

3. Nuclear damage suffered by the nuclear ship itself, its equipment, fuel or stores shall not be covered by the operator's liability as defined in this Convention.

4. The operator shall not be liable with respect to nuclear incidents occurring before the nuclear fuel has been taken in charge by him or after the nuclear fuel or radioactive products or waste have been taken in charge by another person duly authorized by law and liable for any nuclear damage that may be caused by them.

5. If the operator proves that the nuclear damage resulted wholly or partially from an act or omission done with intent to cause damage by the individual who suffered the damage, the competent courts may exonerate the operator wholly or partially from his liability to such individual.

6. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, the operator shall have a right of recourse:

- (a) If the nuclear incident results from a personal act or omission done with intent to cause damage, in which even recourse shall lie against the individual who has acted, or omitted to act, with such intent;
- (b) If the nuclear incident occurred as a consequence of any wreck-raising operation, against the person or persons who carried out such operation without the authority of the operator or of the State having licensed the sunken ship or of the State in whose waters the wreck is situated;
- (c) If recourse is expressly provided for by contract.

Article III

1. The liability of the operator as regards one nuclear ship shall be limited to 1,500 million francs in respect of any one nuclear incident, notwithstanding that the nuclear incident may have resulted from any fault or privity of that operator; such limit shall include neither any interest nor costs awarded by a court in actions for compensation under this Convention.

2. The operator shall be required to maintain insurance, or other financial security covering his liability for nuclear damage, in such amount, of such type and in such terms as the licensing State shall specify. The licensing State shall ensure the payment of claims for compensation for nuclear damage established against the operator by providing the necessary funds up to the limit laid down in paragraph 1 of this Article to the extent that the yield of the insurance or the financial security is inadequate to satisfy such claims.

3. However, nothing in paragraph 2 of this Article shall require any Contracting State or any of its constituent subdivisions, such as States, Republics or Cantons, to maintain insurance or other financial security to cover their liability as operators of nuclear ships.

4. The franc mentioned in paragraph 1 of this Article is a unit of account constituted by sixty-five and one half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount awarded may be converted into each national currency in round figures. Conversion into national currencies other than gold shall be effected on the basis of their gold value at the date of payment.

Article IV

Whenever both nuclear damage and damage other than nuclear damage have been caused by a nuclear incident or jointly by a nuclear incident and one or more other occurrences and the nuclear damage and such other damage are not reasonably separable, the entire damage shall, for the purposes of this Convention, be deemed to be nuclear damage exclusively caused by the nuclear incident. However, where damage is caused jointly by a nuclear incident covered by this Convention and by an emission of ionizing radiation or by an emission of ionizing radiation in combination with the toxic, explosive or other hazardous properties of the source of radiation not covered by it, nothing in this Convention shall limit or otherwise affect the liability, either as regards the victims or by way of recourse or contribution, of any person who may be held liable in connection with the emission of ionizing radiation or by the toxic, explosive or other hazardous properties of the source of radiation not covered by this Convention.

Article V

1. Rights of compensation under this Convention shall be extinguished if an action is not brought within ten years from the date of the nuclear incident. If, however, under the law of the licensing State the liability of the operator is covered by insurance or other financial security or State indemnification for a period longer than ten years, the applicable national law may provide that rights of compensation against the operator shall only be extinguished after a period which may be longer than ten years, but shall not be longer than the period for which his liability is so covered under the law of the licensing State. However, such extension of the extinction period shall in no case affect the right of compensation under this Convention of any person who has brought an action for loss of life or personal injury against the operator before the expiry of the aforesaid period of ten years.

2. Where nuclear damage is caused by nuclear fuel, radioactive products or waste which were stolen, lost, jettisoned, or abandoned, the period established under paragraph 1 of this Article shall be computed from the date of the nuclear

incident causing the nuclear damage, but the period shall in no case exceed a period of twenty years from the date of the theft, loss, jettison or abandonment.

3. The applicable national law may establish a period of extinction or prescription of not less than three years from the date on which the person who claims to have suffered nuclear damage had knowledge or ought reasonably to have had knowledge of the damage and of the person responsible for the damage, provided that the period established under paragraphs 1 and 2 of this Article shall not be exceeded.

4. Any person who claims to have suffered nuclear damage and who has brought an action for compensation within the period applicable under this Article may amend his claim to take into account any aggravation of the damage, even after the expiry of that period, provided that final judgment has not been entered.

Article VI

Where provisions of national health insurance, social insurance, social security, workmen's compensation or occupational disease compensation systems include compensation for nuclear damage, rights of beneficiaries under such systems and rights of subrogation, or of recourse against the operator, by virtue of such systems, shall be determined by the law of the Contracting State having established such systems. However, if the law of such Contracting State allows claims of beneficiaries of such systems and such rights of subrogation and recourse to be brought against the operator in conformity with the terms of this Convention, this shall not result in the liability of the operator exceeding the amount specified in paragraph 1 of Article III.

Article VII

1. Where nuclear damage engages the liability of more than one operator and the damage attributable to each operator is not reasonably separable, the operators involved shall be jointly and severally liable for such damage. However, the liability of any one operator shall not exceed the limit laid down in Article III.

2. In the case of a nuclear incident where the nuclear damage arises out of or results from nuclear fuel or radioactive products or waste of more than one nuclear ship of the same operator, that operator shall be liable in respect of each ship up to the limit laid down in Article III.

3. In case of joint and several liability, and subject to the provisions of paragraph 1 of this Article:

- (a) Each operator shall have a right of contribution against the others in proportion to the fault attaching to each of them;
- (b) Where circumstances are such that the degree of fault cannot be apportioned, the total liability shall be borne in equal parts.

Article VIII

No liability under this Convention shall attach to an operator in respect to nuclear damage caused by a nuclear incident directly due to an act of war, hostilities, civil war or insurrection.

Article IX

The sums provided by insurance, by other financial security or by State indemnification in conformity with paragraph 2 of Article III shall be exclusively available for compensation due under this Convention.

Article X

- 1. Any action for compensation shall be brought, at the option of the

claimant, either before the courts of the licensing State or before the courts of the Contracting State or States in whose territory nuclear damage has been sustained.

2. If the licensing State has been or might be called upon to ensure the payment of claims for compensation in accordance with paragraph 2 of Article III of this Convention, it may intervene as party in any proceedings brought against the operator.

3. Any immunity from legal processes pursuant to rules of national or international law shall be waived with respect to duties or obligations arising under, or for the purpose of, this Convention. Nothing in this Convention shall make warships or other State-owned or State-operated ships on non-commercial service liable to arrest, attachment or seizure or confer jurisdiction in respect of warships on the courts of any foreign State.

Article XI

1. When, having regard to the likelihood of any claims arising out of a nuclear incident exceeding the amount specified in Article III of this Convention, a court of the licensing State, at the request of the operator, a claimant or the licensing State, so certifies, the operator or the licensing State shall make that amount available in that court to pay any such claims; that amount shall be regarded as constituting the limitation fund in respect of that incident.

2. The amount may be made available for the purposes of the preceding paragraph by payment into court or by the provision of security or guarantees sufficient to satisfy the court that the money will be available when required to meet any established claim.

3. After the fund has been constituted in accordance with paragraph 1 of this Article the court of the licensing State shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

4. (a) A final judgment entered by a court having jurisdiction under Article X shall be recognised in the territory of any other Contracting State, except:

- (i) where the judgment was obtained by fraud; or
- (ii) the operator was not given a fair opportunity to present his case;
- (b) A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting State where enforcement is sought, be enforceable as if it were a judgment of a court of that State;
- (c) The merits of a claim on which the judgment has been given shall not be subject to further proceedings.

5. (a) If a person who is a national of a Contracting State, other than the operator, has paid compensation for nuclear damage under an International Convention or under the law of a non-Contracting State, such person shall, up to the amount which he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention. However, no rights shall be so acquired by any person if and to the extent that the operator has a right of recourse or contribution against such person under this Convention;

- (b) If a limitation fund has been set up and
 - (i) the operator has paid, prior to its being set up, compensation for nuclear damage; or
 - (ii) the operator has paid, after it has been set up, compensation for nuclear damage under an International Convention or the law of a non-Contracting State,

he shall be entitled to recover from the fund, up to the amount which he has paid, the amount which the person so compensated would have obtained in the distribution of the fund;

- (c) If no limitation fund is set up, nothing in this Convention shall preclude an operator, who has paid compensation for nuclear damage out of funds other than those provided pursuant to paragraph 2 of Article III, from recovering from the person providing financial security under paragraph 2 of Article III or from the licensing State, up to the amount he has paid, the sum which the person so compensated would have obtained under this Convention;
- (d) In this paragraph the expression "a national of a Contracting State" shall include a Contracting State or any of its constituent subdivisions or a partnership or any public or private body whether corporate or not established in a Contracting State.

6. Where no fund has been constituted under the provisions of this Article, the licensing State shall adopt such measures as are necessary to ensure that adequate sums provided by it or by insurance or other financial security in accordance with paragraph 2 of Article III, shall be available for the satisfaction of any claim established by a judgment of a court of any other Contracting State which would be recognised under paragraph 4 of this Article; the sums shall be made available, at the option of the claimant, either in the licensing State or in the Contracting State in which the damage was sustained or in the Contracting State in which the claimant is habitually resident.

7. After the limitation fund has been constituted in accordance with paragraph 1 of this Article or, where no such fund has been constituted, if the sums provided by the licensing State, or by insurance, or other financial security are available in accordance with paragraph 6 of this Article to meet a claim for compensation, the claimant shall not be entitled to exercise any right against any other asset of the operator in respect of his claim for nuclear damage, and any bail or security (other than security for costs) given by or on behalf of that operator in any Contracting State shall be released.

Article XII

1. The Contracting States undertake to adopt such measures as are necessary to ensure implementation of the provisions of this Convention, including any appropriate measures for the prompt and equitable distribution of the sums available for compensation for nuclear damage.

2. The Contracting States undertake to adopt such measures as are necessary to ensure that insurance and reinsurance premiums and sums provided by insurance, reinsurance or other financial security, or provided by them in accordance with paragraph 2 of Article III, shall be freely transferable into the currency of the Contracting State in which the damage was sustained, of the Contracting State in which the claimant is habitually resident or, as regards insurance and reinsurance premiums and payments, in the currencies specified in the insurance or reinsurance contract.

3. This Convention shall be applied without discrimination based upon nationality, domicile or residence.

Article XIII

This Convention applies to nuclear damage caused by a nuclear incident occurring in any part of the world and involving the nuclear fuel of, or radioactive products or waste produced in, a nuclear ship flying the flag of a Contracting State.

Article XIV

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of

Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

Article XV

1. Each Contracting State undertakes to take all measures necessary to prevent a nuclear ship flying its flag from being operated without a licence or authority granted by it.

2. In the event of nuclear damage involving the nuclear fuel of, or radioactive products or waste produced in, a nuclear ship flying the flag of a Contracting State, the operation of which was not at the time of the nuclear incident licensed or authorized by such Contracting State, the owner of the nuclear ship at the time of the nuclear incident shall be deemed to be the operator of the nuclear ship for all the purposes of this Convention, except that his liability shall not be limited in amount.

3. In such an event, the Contracting State whose flag the nuclear ship flies shall be deemed to be the licensing State for all the purposes of this Convention and shall, in particular, be liable for compensation for victims in accordance with the obligations imposed on a licensing State by Article III and up to the limit laid down therein.

4. Each Contracting State undertakes not to grant a licence or other authority to operate a nuclear ship flying the flag of another State. However, nothing in this paragraph shall prevent a Contracting State from implementing the requirements of its national law concerning the operation of a nuclear ship within its internal waters and territorial seas.

Article XVI

This Convention shall apply to a nuclear ship from the date of her launching. Between her launching and the time she is authorized to fly a flag, the nuclear ship shall be deemed to be operated by the owner and to be flying the flag of the State in which she was built.

Article XVII

Nothing in this Convention shall affect any right which a Contracting State may have under international law to deny access to its waters and harbours to nuclear ships licensed by another Contracting State, even when it has formally complied with all the provisions of this Convention.

Article XVIII

An action for compensation for nuclear damage shall be brought against the operator; it may also be brought against the insurer of any person other than the licensing State who has provided financial security to the operator pursuant to paragraph 2 of Article III, if the right to bring an action against the insurer or such other person is provided under the applicable national law.

Article XIX

Notwithstanding the termination of this Convention or the termination of its application to any Contracting State pursuant to Article XXVII, the provisions of the Convention shall continue to apply with respect to any nuclear damage caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of, or radioactive products or waste produced in, a nuclear ship licensed or otherwise authorized for operation by any Contracting State prior to the date of such termination, provided the nuclear incident occurred prior to the date of such termination, in the event of a nuclear incident occurring subsequent to the date of such termination, prior to the expiry of a period of twenty-five years after the date of such licensing or other authorization to operate such ship.

Article XX

Without prejudice to Article X, any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article XXI

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article XX of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article XXII

This Convention shall be open for signature by the States represented at the eleventh session (1961-1962) of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article XXIII

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article XXIV

1. This Convention shall come into force three months after the deposit of an instrument of ratification by at least one licensing State and one other State.

2. This Convention shall come into force, in respect of each signatory State which ratifies it after its entry into force as provided in paragraph 1 of this Article, three months after the date of deposit of the instrument of ratification of that State.

Article XXV

1. States Members of the United Nations, Members of the specialized agencies and of the International Atomic Energy Agency not represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.

2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article XXIV.

Article XXVI

1. A conference for the purpose of revising this Convention shall be convened by the Belgian Government and the International Atomic Energy Agency after the Convention has been in force five years.

2. Such a conference shall also be convened by the Belgian Government and the International Atomic Energy Agency before the expiry of this term or thereafter, if one-third of the Contracting States express a desire to that effect.

Article XXVII

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification to the Belgian Government at any time after the first revision Conference held in accordance with the provisions of Article XXVI.1.

2. This denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article XXVIII

The Belgian Government shall notify the States represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the States acceding to this Convention, of the following:

1. Signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles XXII, XXIII and XXV.
2. The date on which the Convention will come into force in accordance with Article XXIV.
3. Denunciations received in accordance with Article XXVII.

In witness whereof, the undersigned Plenipotentiaries, whose credentials have been found in order, have signed this Convention.

Done at Brussels, this twenty-fifth day of May, one thousand nine hundred and sixty-two, in the English, French, Russian and Spanish languages in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government which shall issue certified copies.

In case of any disparity in the texts, the English and French versions shall be authentic.

Ratifications and Accessions as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Lebanon	June 3, 1975
Netherlands ³⁶	March 20, 1974
Portugal	July 31, 1968

ACCESSION:

Malgache Republic	July 13, 1965
Syrian Arab Republic	August 1, 1974
Zaire Republic	July 17, 1967

CONVENTION RELATING TO CIVIL LIABILITY IN THE FIELD OF MARITIME CARRIAGE OF NUCLEAR MATERIAL, BRUSSELS, DECEMBER 17, 1971

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL LEGAL CONFERENCE ON MARITIME CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES, 1971

1. On the basis of decisions and co-operative measures taken in the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the International Atomic Energy Agency and in the European Nuclear Energy Agency of the Organization for Economic Co-operation and Development a Conference on Maritime Carriage of Nuclear Substances was held in the Palais des Congrès, Brussels at the kind invitation of the Government of Belgium from November 29, to December 2, 1971.

³⁶ For the Kingdom of the Netherlands in Europe, Surinam and the Netherlands West Indies. (This Convention has not yet come into force, the conditions required in Art. XXIV(1) not having been fulfilled)
NOTE: Up to the present time, these Acts have been signed by the 16 following countries: Belgium, Republic of China, Germany (Fed. Rep.), India, Indonesia, Ireland, Republic of Korea, Liberia, Malaysia, Monaco, Netherlands (30.12.68), Panama, Philippines, Portugal, United Arab Republic and Yugoslavia.

2. The Governments of the following thirty-eight States were represented by delegations at the Conference:

Argentina	Mexico
Australia	Monaco
Belgium	Netherlands
Brazil	Norway
Canada	Panama
Costa Rica	Portugal
Denmark	Romania
Ecuador	Senegal
Egypt, Arab Republic of	Singapore
Federal Republic of	Spain
Germany	Syrian Arab Republic
Finland	Sweden
France	Switzerland
Greece	Togo
Iraq	United Kingdom of Great
Italy	Britain and Northern
Japan	Ireland
Korea, Republic of	United States of America
Lebanon	Yugoslavia
Liberia	Zaire, Republic of
Malagasy Republic	

3. Observers from the Governments of the following States were also present at the Conference:

Guatemala	Turkey
India	Viet-Nam, Republic of
Indonesia	

4. The following inter-governmental and non-governmental organizations were represented at the Conference:

Inter-Governmental Organizations

Council of Europe
Council for Mutual Economic Assistance
European Economic Communities
International Institute for the Unification of Private Law

Non-Governmental Organizations

Baltic and International Maritime Conference
Comité Européen des Assurances
International Chamber of Commerce
International Chamber of Shipping

5. Mr. Albert Lilar, Head of the Belgian delegation, was elected President of the Conference.

6. The Conference elected Mr. Z.A. El Sadr (Arab Republic of Egypt), Mr. H. Tanikawa (Japan), Mr. G. Escudero (Ecuador) and Mr. R. Economu (Romania) as Vice-Presidents of the Conference.

7. The Secretary-General of the Conference was Mr. Colin Goad (Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), the Deputy Secretary-General was Mr. S. Sugihara (Director of the Legal Division of the International Atomic Energy Agency) and the Executive Secretary was Mr. Pierre Strohl (Head of the Legal and External Relations Division, European Nuclear Energy Agency).

8. The Conference established the following Committees:

Committee of the Whole

Chairman:

Vice-Chairmen:

Mr. Maurice Lagorce (France)
Mr. Seah Hark Loy (Singapore)
Mr. J.C. Langley (Canada)

Credentials Committee
Chairman:

Mr. G.E. do Nascimento e Silva
(Brazil)

Drafting Committee
Chairman:

Mr. U. Nordenson (Sweden)

9. The Conference based its deliberations on the text of a preamble and a draft article of a proposed Convention together with observations and proposals thereon submitted by governments. In addition the Conference had before it a set of draft final clauses together with comments and proposals of governments on those provisions.

10. At the conclusion of the Conference, an expression of sincere gratitude was addressed by it to the Government and people of Belgium for their warm hospitality.

11. As a result of its deliberations, contained in the records and reports of the Committees and the records of the Plenary sessions, the Conference prepared and opened for signature and accession a Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material.

12. The text of this Final Act, being a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the attached text of the Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material shall be deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. An official translation of the text of the Convention shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act. The Secretary-General shall send a certified copy of this Final Act and, when they have been prepared, a certified copy of each of the official translations of the Convention to each of the Governments invited to send representatives to the Conference.

In witness whereof, the Representatives of participating States have signed this Final Act.

Done at Brussels this seventeenth day of December, 1971.

CONVENTION RELATING TO CIVIL LIABILITY IN THE FIELD OF MARITIME CARRIAGE OF NUCLEAR MATERIAL

The High Contracting Parties,

Considering that the Paris Convention of July 29, 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and its Additional Protocol of January 28, 1964 (hereinafter referred to as "the Paris Convention") and the Vienna Convention of May 21, 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage (hereinafter referred to as "the Vienna Convention") provide that, in the case of damage caused by a nuclear incident occurring in the course of maritime carriage of nuclear material covered by such Conventions, the operator of a nuclear installation is the person liable for such damage,

Considering that similar provisions exist in the national law in force in certain States,

Considering that the application of any preceding international Convention in the field of maritime transport is however maintained,

Desirous of ensuring that the operator of a nuclear installation will be exclusively liable for damage caused by a nuclear incident occurring in the course of maritime carriage of nuclear material,

Have agreed as follows:

Article I

Any person who by virtue of an international convention or national law applicable in the field of maritime transport might be held liable for damage caused by a nuclear incident shall be exonerated from such liability:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris or the Vienna Convention, or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Convention.

Article 2

1. The exoneration provided for in Article 1 shall also apply in respect of damage caused by a nuclear incident:

- (a) to the nuclear installation itself or to any property on the site of that installation which is used or to be used in connexion with that installation, or
- (b) to the means of transport upon which the nuclear material involved was at the time of the nuclear incident,

for which the operator of the nuclear installation is not liable because his liability for such damage has been excluded pursuant to the provisions of either the Paris or the Vienna Convention, or, in cases referred to in Article 1 (b), by equivalent provisions of the national law referred to therein.

2. The provisions of paragraph 1 shall not, however, affect the liability of any individual who has caused the damage by an act or omission done with intent to cause damage.

Article 3

No provision of the present Convention shall affect the liability of the operator of a nuclear ship in respect of damage caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of or radioactive products or waste produced in such ship.

Article 4

The present Convention shall supersede any international Conventions in the field of maritime transport which, at the date on which the present Convention is opened for signature, are in force or open for signature, ratification or accession but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of the Contracting Parties to the present Convention to non-Contracting States arising under such international Conventions.

Article 5

1. The present Convention shall be opened for signature in Brussels and shall remain open for signature in London at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") until December 31, 1972 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the present Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Article 6

1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which five States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. For any State which subsequently signs the present Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article 7

1. The present Convention may be denounced by any Contracting Party to it at any time after the date on which the Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by a notification in writing delivered to the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4. Notwithstanding a denunciation by a Contracting Party pursuant to this Article the provisions of the present Convention shall continue to apply to any damage caused by a nuclear incident occurring before the denunciation takes effect.

Article 8

1. The United Nations where it is the administering authority for a territory, or any Contracting Party to the present Convention responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. The United Nations, or any Contracting Party which had made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organization that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

Article 9

1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting Parties to the present Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

Article 10

A Contracting Party may make reservations corresponding to those which it has validly made to the Paris or Vienna Convention. A reservation may be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession.

Article 11

1. The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to the present Convention of:

- (i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;
- (ii) any reservation made in conformity with the present Convention;
- (iii) the date of entry into force of the present Convention;
- (iv) any denunciation of the present Convention and the date on which it takes effect;
- (v) the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article 8 and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;

(b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which have acceded to the present Convention.

3. As soon as the present Convention comes into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 12

The present Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretariat of the Organization and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned³⁷ being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at Brussels this seventeenth day of December 1971.

Contracting States

(Entered into force on July 15, 1975)

	<i>Date of deposit of Instrument</i>	<i>Date of entry into force</i>
Argentina	May 18, 1981	August 16, 1981
Denmark (ratification) ³⁸	September 4, 1974	July 15, 1975
France (ratification)	February 2, 1973	July 15, 1975
Gabon	January 21, 1982	April 21, 1982
Germany, Federal Republic of (ratification) ³⁸	October 1, 1975	December 30, 1975
Italy (ratification) ³⁸	July 21, 1980	October 19, 1980
Liberia	February 17, 1981	May 18, 1981
Norway (ratification)	April 16, 1975	July 15, 1975
Spain (accession)	May 21, 1974	July 15, 1975
Sweden (ratification)	November 22, 1974	July 15, 1975
Yemen (accession)	March 6, 1979	June 4, 1979

³⁷ Signatures omitted.

³⁸ See text of declaration, reservation or statement.

DECLARATIONS, RESERVATIONS AND STATEMENTS

DENMARK

The Instrument of Ratification by the Government of the Kingdom of Denmark contains the reservation that the Convention shall not apply to the Faroe Islands.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

The following reservation accompanies the signature of the Convention by the Representative of the Federal Republic of Germany (in the English language):

"Pursuant to Article 10 of the Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, the Federal Republic of Germany reserves the right to provide by national law, that the persons liable under an international convention or national law applicable in the field of maritime transport may continue to be liable in addition to the operator of a nuclear installation on condition that these persons are fully covered in respect of their liability, including defence against unjustified actions, by insurance or other financial security obtained by the operator."

This reservation was withdrawn at the time of deposit of the Instrument of Ratification of the Convention.

The Instrument of Ratification of the Government of the Federal Republic of Germany was accompanied by the following declaration (in the German language):

(Translation)

"that the said Convention shall also apply to Berlin (West) with effect from the date on which it enters into force for the Federal Republic of Germany."

ITALY

The Instrument of Ratification of the Government of the Italian Republic was accompanied by the following statement (in the English language):

"It is understood that the ratification of the said Convention will not be interpreted in such a way as to deprive the Italian State of any right or recourse made according to the international law for the damages caused to the State itself or its citizens by a nuclear accident."

CONVENTION RELATING TO REGISTRATION OF RIGHTS IN RESPECT OF VESSELS UNDER CONSTRUCTION, BRUSSELS, MAY 27, 1967

The contracting parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to registration of rights in respect of ships under construction,

Have decided to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows:

Article 1

"The contracting states undertake that their national law shall contain provisions permitting the registration in accordance with the provisions of this Convention, in an official public register established by or under the control of the State, of the rights set out in Article 5 in respect of vessels which are to be or are being constructed within their territories.

The registration of such rights may be restricted to vessels which, under the national law of the state of registration, will be of a type and size making them eligible, when completed, for registration as seagoing vessels.

Article 2

The contracting states may restrict registration of such rights to cases where vessels are to be or are being constructed for a foreign purchaser.

The contracting states shall allow registration of rights in respect of vessels which are to be or are being constructed irrespective of the nationality or domicile of the applicant. However, the foregoing shall not effect any provision

of the national law of the state of registration restricting the acquisition of such rights by aliens or for controlling shipbuilding.

The effects of registrations under the provisions of this Convention as regards the national status of any vessel shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed.

Article 3

No right in respect of a vessel which is to be or is being constructed within the territory of a contracting state shall be admissible for registration in any other contracting state.

Article 4

Registration of rights in respect of a vessel which is to be or is being constructed shall be permitted when a contract for the building of a properly specified vessel has been executed or the builder declares that he has decided to build such a vessel for his own account.

However, the national law may make it a condition for registration that the keel has been laid or equivalent constructional work has been performed in the place of launching.

Article 5

Titles to and mortgages and "hypothèques" on a vessel which is to be or is being constructed shall, on application, be entered in the register.

Article 6

The effects of the registration of the rights set out in Article 5, including the ranking of mortgages and "hypothèques" between themselves, shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where the enforcement takes place.

Article 7

The ranking between registered mortgages and "hypothèques" on vessels under construction on the one hand and liens and rights of retention of such vessels on the other hand shall be determined according to the rules applicable to vessels registered after completion.

Article 8

The national law may provide that the registered rights on a vessel under construction shall attach to materials machinery and equipment which are within the precincts of the builder's yard and which by marking or other means are distinctly identified as intended to be incorporated in the vessel.

Article 9

The rights set out in Article 5 which are registered in one of the contracting states in accordance with the national law of such state, and the priority thereby obtained, shall be recognized in all other contracting states.

Article 10

No contracting state shall permit, except in the case of forced sale, the deregistration of the rights set out in Article 5 without the written consent of the holders of such rights.

A vessel which is being or has been constructed in a contracting state shall not

be eligible for registration in another contracting state unless a certificate has been issued by the former state to the effect that the rights registered pursuant to Article 5 have been deregistered or that such rights will be deregistered on the day when the vessel is registered.

Article 11

Any dispute between two or more contracting parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request, in conformity with the Statute of the Court.

Article 12

1. Each contracting party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 11 of the Convention. The other contracting parties shall not be bound by this Article with respect to any contracting party having made such a reservation.

2. Any contracting party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 13

This Convention shall be open for signature by the states represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 14

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 15

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 16

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.

2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 15(1).

Article 17

Each contracting party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such contracting party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 18

1. Any contracting party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which, among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Convention applies.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any contracting party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 19

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 13, 14 and 16.

2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 15.

3. The notifications with regard to Articles 12 and 18.

4. The denunciations received in accordance with Article 17.

Article 20

Any contracting party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such contracting party, or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any contracting party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one-third of the contracting parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Ratifications and Accessions as on January 1, 1981

RATIFICATION:

Greece	July 12, 1974
Norway	May 13, 1975
Sweden	November 13, 1975
Yugoslavia	May 3, 1971

ACCESSION:

Syrian Arab Republic	August 1, 1974
----------------------	----------------

(This Convention has not yet come into force, the conditions required in Art. 15, 1°, not having been fulfilled).

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN
RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING, BRUSSELS,
AUGUST 25, 1924**

The President of the German Republic, the President of the Argentine Republic, His Majesty the King of the Belgians, The President of the Republic of Chile, the President of the Republic of Cuba, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Spain, The Head of the Estonian State, the President of the United States of America, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Most Serene Highness the Governor of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Latvian Republic, the President of the Republic of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Peru, the President of the Polish Republic, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Roumania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, His Majesty the King of Sweden, and the President of the Republic of Uruguay.

Having recognised the utility of fixing by agreement certain uniform rules of law relating to bills of lading, have decided to conclude a convention with this object and have appointed plenipotentiaries who, duly authorised thereto, have agreed as follows:

Article 1

In this convention the following words are employed with the meanings set out below:

- (a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to—

- (a) Make the ship seaworthy.
- (b) Properly man, equip and supply the ship.

- (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.
2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.
3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things—
- (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.
 - (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.
 - (c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss of damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of an actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in this convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from—

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act of omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding £100 per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the

nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of this convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the

loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

The provisions of this convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels.

Article 9

The monetary units mentioned in this convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10

The provisions of this convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article 11

After an interval of not more than two years from the day on which the convention is signed the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the high contracting parties which have declared themselves prepared to ratify the convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a procès-verbal signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the procès-verbal relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have signed this convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12

Non-signatory States may accede to the present convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 13

The high contracting parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14

The present convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit. As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

Done at Brussels, in a single copy, August 25, 1924.

Signatories: Germany, Belgium, Chile, Spain, Estonia, United States of America, France, Great Britain, Hungary, Italy, Japan²⁹, Poland and the Free City of Danzig, Roumania, Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes.

PROTOCOL OF SIGNATURE

At the time of signing the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this convention.

²⁹ Subject to the reservations in the note relating to this treaty and attached to the letter, dated August 25, 1925, to the Minister for Foreign Affairs for Belgium.

They may reserve the right—

1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2(c) to (p) of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a).
2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that article.

Done at Brussels, in a single copy, August 25, 1924.

Signatories: Germany, Belgium, Chile, Spain, Estonia, United States of America, France, Great Britain^u, Hungary, Italy, Poland and the Free City of Danzig, Roumania, Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes.

DECLARATIONS

Japan

Note attached to the letter of August 25, 1925, from His Excellency the Japanese Ambassador to the Belgian Minister for Foreign Affairs.

Imperial Embassy of Japan.

At the time of signing the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading the undersigned, Plenipotentiary of Japan, makes the following reservations:

(a) To Article 4:

Japan reserves, until further notice, acceptance of the provision: of (a) paragraph 2 of Article 4.

(b) Japan is of opinion that the Convention, as a whole, does not apply to the national coasting trade, and consequently there is no need to make it the object of a provision in the Protocol. At the same time, if this is not the case, Japan reserves the right to provide freely for the national coasting trade by its own legislation.

Brussels, August 25, 1925.

M. Adatci.

Great Britain

1. The undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, on this 15th day of November 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government:

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the last reservation in the additional Protocol of the Bills of Lading Convention.

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland. I reserve the right of each of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions, and Protectorates, and of each of the territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate, to accede to this Convention under Article 13.

George Grahame,

His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels.

Brussels this 15th day of November 1924.

Ratifications, Denunciations and Accessions, as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Belgium
France

June 2, 1930
January 4, 1937

^u Subject to declaration, as above.

German Democratic Republic ⁴¹	July 1, 1939
Germany, Federal Republic of ⁴²	June 2, 1930
Great Britain and Northern Ireland ⁴³	June 2, 1930
Hungary	October 7, 1938
Italy	July 1, 1957
Japan	October 26, 1936
Poland	August 4, 1937
Rumania	June 2, 1930
Spain	June 29, 1937
United States of America	April 17, 1959
Yugoslavia	

DENUNCIATION:

Great Britain and Northern Ireland (also valid for the Isle of Man) ⁴⁴	June 13, 1977
--	---------------

ACCESSION:

Algeria	April 13, 1964
Angola ⁴⁶	February 2, 1952
Argentina	April 19, 1961
Australia	July 4, 1955
Papua and Norfolk	July 4, 1955
Nauru and New Guinea	July 4, 1955
Barbados ⁴³	December 2, 1930
Cameroons ⁴³	December 2, 1930
Cape Verde Isles ⁴⁶	February 2, 1952
Cuba	July 25, 1977
Cyprus ⁴³	December 2, 1930
Denmark	July 1, 1938
Ecuador	March 23, 1977
Egypt	November 29, 1943
Fiji	October 10, 1970
Finland	July 1, 1939
Gambia ⁴⁷	December 2, 1930
Goa ⁴⁹	February 2, 1952
Great Britain and Northern Ireland	
Antigua, Bahamas, Belize, Ber-	
muda, Caicos & Turks Islands,	
Caymans, Dominica, Falkland	
Islands, Gibraltar ⁴⁸ , Grenada,	
Hong-Kong, Montserrat, St.	
Christopher Nevis, Anguilla, Vir-	
gin Islands, Seychelles, Solomon	
Islands, St. Lucia, St. Vincent,	December 2, 1930
Ascension, St. Helena	November 3, 1931
Guiana ⁴⁷	December 2, 1930
Guinée-Bissau ⁴⁹	February 2, 1952
Iran	April 26, 1966
Ireland	January 30, 1962

⁴¹ German Democratic Republic: Reinstated as from July 17, 1958.

⁴² Federal Republic of Germany: Reinstated as from November 1, 1953 between, on the one hand, the German Federal Republic and, on the other hand, the Allied Powers except Hungary, Poland and Rumania (as agreed in Brussels on September 25 and October 13, 1953). Extended to Berlin with effect November 1, 1953.

⁴³ By the accession of Great Britain.

⁴⁴ This denunciation is effective since June 13, 1978.

⁴⁵ Including Jersey, Guernsey and Isle of Man.

⁴⁶ By the accession of Portugal.

⁴⁷ By the accession of Great Britain.

⁴⁸ Denunciation June 22, 1977 is effective since September 22, 1978.

⁴⁹ By the accession of Portugal.

Israel	September 8, 1950
Ivory Coast	December 15, 1961
Jamaica ⁴⁷	December 2, 1930
Kenya ⁴⁷	December 2, 1930
Kiribati ⁴⁷	December 2, 1930
Kuwait	July 25, 1969
Lebanon	July 19, 1975
Macao	February 2, 1952
Federated Malay States ⁴⁷	December 2, 1930
Unfederated Malay States ⁴⁷	December 2, 1930
Malaysia ⁴⁷	December 2, 1930
Malgache Republic	July 13, 1965
Mauritius	August 24, 1970
Monaco	May 15, 1931
Mozambique ⁵⁰	February 2, 1952
Netherlands	August 18, 1956
Nigeria ⁴⁷	December 2, 1930
Norway	July 1, 1938
Palestine ⁵⁰	December 2, 1930
Paraguay	November 22, 1967
Peru	October 29, 1964
Portugal	December 24, 1931
Sabeh (Southern Borneo) ⁵¹	December 2, 1930
Sao Tome e Principe (Iles) ⁵³	February 2, 1952
Sarawak ⁵¹	November 3, 1931
Senegal	February 14, 1978
Sierra-Leone ⁵¹	December 2, 1930
Singapore ^{51, 52}	December 2, 1930
Somaliland ⁵¹	December 2, 1930
Sri-Lanka ⁵¹	December 2, 1930
Sweden	July 1, 1938
Switzerland	May 28, 1954
Syrian Arab Republic	August 1, 1974
Tanzania ⁵¹	December 3, 1962
Timor ⁵³	February 2, 1952
Tonga ⁵¹	December 2, 1930
Trinidad & Tobago ⁵¹	December 2, 1930
Turkey	July 4, 1955
Tuvalu ⁵¹	December 2, 1930
Zaire Republic	July 17, 1967

**PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO
BILLS OF LADING, BRUSSELS, FEBRUARY 23, 1968⁵⁴**

The contracting parties,

Considering that it is desirable to amend the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on August 25, 1923,

Have agreed as follows:

⁵⁴ The accession of Great Britain in respect of Palestine has ceased to be effective since May 15, 1948.

⁵¹ By the accession of Great Britain.

⁵² By its own accession August 9, 1965.

⁵³ By the accession of Portugal.

⁵⁰ By: Federal Republic of Germany, Argentina, Belgium, Canada, Republic of China, Holy See, Congo (Kinshasa), United States of America, Finland, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, Italy, Liberia, Mauritania, Philippines, Poland, Sweden, Uruguay.

Article 1

1. In Article 3, paragraph 4 shall be added:
"However, proof to the contrary shall not be admissible when the Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith".
2. In Article 3, paragraph 6, sub-paragraph 4 shall be replaced by:
"Subject to paragraph 6 bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen".
3. In Article 3, after paragraph 6 shall be added the following paragraph 6 bis:
"An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself".

Article 2

Article 4, paragraph 5 shall be deleted and replaced by the following:

- (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of Frs. 10.000 per package or unit or Frs. 30 per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
- (b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.
The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.
- (c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.
- (d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.
- (e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.
- (f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.
- (g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

- (h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading".

Article 3

Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article 4 bis:

"1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result".

Article 4

Article 9 of the Convention shall be replaced by the following:

"This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage".

Article 5

Article 10 of the Convention shall be replaced by the following:

"The provisions of the Convention shall apply to every Bill of Lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

(a) the Bill of Lading is issued in a contracting State,

or

(b) the carriage is from a port in a contracting State,

or

(c) the Contract contained in or evidenced by the Bill of Lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the Rules of this Convention to Bills of Lading not included in the preceding paragraphs".

Article 6

As between the Parties to this Protocol the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

A Party to this Protocol shall have no duty to apply the provisions of this Protocol to Bills of Lading issued in a State which is a Party to the Convention but which is not a party to this Protocol.

Article 7

As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the

Convention in accordance with article 15 thereof, shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 8

Any dispute between two or more contracting parties concerning the interpretation or application of the Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 9

1. Each contracting party may at the time of signature or ratification of this Protocol or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of this Protocol. The other contracting parties shall not be bound by this Article with respect to any contracting party having made such a reservation.

2. Any contracting party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 10

This Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before February 23, 1968, and by any State represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 11

1. This Protocol shall be ratified.

2. Ratification of this Protocol by any state which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 12

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies of the United Nations, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.

2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article 13

1. This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of ten instruments of ratification or accession, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

2. For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the date of deposit of the instrument of ratification or accession determining the coming into force such as is stipulated in § 1 of this Article, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article 14

1. Any contracting state may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.
2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.
3. The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 15

1. Any contracting state may at the time of signature, ratification or accession, or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies.

The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

2. This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.

3. Any contracting state which has made a declaration under § 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 16

The Contracting Parties may give effect to this Protocol either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Protocol.

Article 17

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States Parties to the Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 10, 11 and 12.
2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 13.
3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article 15.
4. The denunciations received in accordance with Article 14.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, duly authorize², have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 23rd day of February 1968, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Ratifications and Accessions as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Belgium
Denmark²³

September 6, 1978
November 20, 1975

²³ Does not apply to the Faroe Islands.

France	March 10, 1977
Great Britain ⁵⁶	October 1, 1976
Norway	March 19, 1974
Poland	February 12, 1980
Sweden	December 9, 1974
Switzerland	December 11, 1975

ACCESSION:

Ecuador	March 23, 1977
German Dem. Rep.	February 14, 1979
Gibraltar	September 22, 1977
Lebanon	July 19, 1975
Singapore	April 25, 1972
Sri Lanka	October 21, 1981
Syrian Arab Republic	August 1, 1974
Tonga	June 13, 1978

PROTOCOL AMENDING THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING (AUGUST 25, 1924, AS AMENDED BY THE PROTOCOL OF FEBRUARY 23, 1968), BRUSSELS, DECEMBER 21, 1979

The Contracting Parties to the present Protocol,
Being Parties to the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, done at Brussels on August 25, 1924, as amended by the Protocol to amend that Convention done at Brussels on February 23, 1968,

Have agreed as follows:

Article I

For the purpose of this Protocol, "Convention" means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and its Protocol of signature, done at Brussels on August 25, 1924, as amended by the Protocol, done at Brussels on February 23, 1968.

Article II

- Article 4, paragraph 5(a) of the Convention is replaced by the following:
"(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."
- Article 4, paragraph 5(d) of the Convention is replaced by the following:
"(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date to be determined by the law of the Court seized of the case. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special

⁵⁶ Including the Isle of Man.

Including also Bermuda and Hong Kong, as from November 1, 1980.

Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of notification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

- (i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;
- (ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.

Article III

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Protocol, which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organisation of the arbitration any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article IV

(1) Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or of accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article III.

(2) Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article V

This Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention of 25 August 1924 or the Protocol of 23 February 1968 or which are Parties to the Convention.

Article VI

(1) This Protocol shall be ratified.

(2) Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of ratification of the Convention.

(3) The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article VII

(1) States not referred to in Article V may accede to this Protocol.

(2) Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

(3) The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article VIII

(1) This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of five instruments of ratification or accession.

(2) For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the fifth deposit, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article IX

(1) Any Contracting Party may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

(2) The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article X

(1) Each State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

(2) This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to these territories.

(3) Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article XI

The Belgian Government shall notify the signatory and acceding States of the following:

1. the signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles V, VI and VII.
2. the date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article VIII.
3. the notifications with regard to the territorial application in accordance with Article X.
4. the declarations and communications made in accordance with Article II.
5. the declarations made in accordance with Article IV.
6. the denunciations received in accordance with Article IX.

RATIFICATION:

Spain

January 6, 1982

SIGNATURE:

Belgium

December 21, 1979

Chile

December 21, 1979

The State of the Vatican City

December 21, 1979

Poland

December 21, 1979

Portugal

December 21, 1979

The United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland
Singapore
Switzerland
Syria
Italy

December 21, 1979
December 21, 1979
December 21, 1979
January 11, 1980
October 30, 1980

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN
RULES OF LAW RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES,
BRUSSELS, APRIL 10, 1926³⁷**

Author's Note

The text^{37a} was developed at meetings of the International Maritime Committee, and presented to the Fourth Diplomatic Conference on Maritime Law, at one of whose sessions it was signed by the plenipotentiaries. The authentic text is in French, and in the custody of the Belgian Government.

Text

The President of the German Reich, The President of the Argentine Republic, . . . etc.

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to maritime liens and mortgages, have decided to conclude a Convention to that effect and have designated as their Plenipotentiaries, namely:

(Follows the list of Plenipotentiaries.)

Who, duly authorized therefor, have agreed as follows:

Article 1

Mortgages, hypothecations, and other similar charges upon vessels, duly effected in accordance with the law of the Contracting State to which the vessel belongs, and registered in a public register either at the port of the vessel's registry or at a central office, shall be regarded as valid and respected in all the other contracting countries.

Article 2

The following give rise to maritime liens on a vessel, on the freight for the voyage during which the claim giving rise to the lien arises, and on the accessories of the vessel and freight accrued since the commencement of the voyage:

- (1) Law costs due to the State, and expenses incurred in the common interest of the creditors in order to preserve the vessel or to procure its sale and the distribution of the proceeds of sale; tonnage dues, light or harbour dues, and other public taxes and charges of the same character; pilotage dues; the cost of watching and preservation from the time of the entry of the vessel into the last port;
- (2) Claims arising out of the contract of engagement of the master, crew, and other persons hired on board.
- (3) Remuneration for assistance and salvage, and the contribution of the vessel in general average;
- (4) Indemnities for collision or other accident of navigation, as also for damage caused to works forming part of harbours, docks, and navigable ways;

³⁷ New Convention, Brussels, May 27, 1967.

^{37a} LNTS, No. 2763. Hudson, *International Legislation*, No. 155.

Dur: *Revue*, Tome 13, p. 535 (1926).

The Convention has never been accepted by any English-speaking country; consequently there is at present no official English translation. The translation adopted above is that presented by Gerlioth Price, in his *Law of Maritime Liens* (London 1940).

indemnities for personal injury to passengers or crew; indemnities for loss of or damage to cargo or baggage;

(5) Claims resulting from contracts entered into or acts done by the master, acting within the scope of his authority, away from the vessel's home port, where such contracts or acts are necessary for the preservation of the vessel or the continuation of its voyage, whether the master is or is not at the same time owner of the vessel, and whether the claim is his own or that of ship-chandlers, repairers, lenders, or other contractual creditors.

Article 3

The mortgages, hypothecations, and other charges on vessels referred to in Article 1 rank immediately after the secured claims referred to in the preceding article.

National laws may grant a lien in respect of claims other than those referred to in the said last-mentioned article, so, however, as not to modify the ranking of claims secured by mortgages, hypothecations, and other similar charges, or by the liens taking precedence thereof.

Article 4

The accessories of the vessel and the freight mentioned in Article 2, mean:

(1) Compensation due to the owner for material damage sustained by the vessel and not repaired, or for loss of freight;

(2) General average contributions due to the owner, in respect of material damage sustained by the vessel and not repaired, or in respect of loss of freight;

(3) Remuneration due to the owner for assistance and salvage services rendered at any time before the end of the voyage, any sums allotted to the master or other persons in the service of the vessel being deducted.

The provision as to freight apply also to passage money, and, in the last resort, to the sums due under Article 4 of the Convention on the limitation of shipowners' liability.

Payments made or due to the owner on policies of insurance, as well as bounties, subventions, and other national subsidies are not deemed to be accessories of the vessel or of the freight.

Notwithstanding anything in the opening words of Article 2, (2), the lien in favour of persons in the service of the vessel extends, to the total amount of freight due for all voyages made during the subsistence of the same contract of engagement.

Article 5

Claims secured by a lien and relating to the same voyage rank in the order in which they are set out in Article 2. Claims included under any one heading share concurrently and rateably in the event of the fund available being insufficient to pay the claims in full.

The claims mentioned under Nos. 3 and 5 in that article rank, in each of the two categories, in the inverse order of the dates on which they came into existence.

Claims arising from one and the same occurrence are deemed to have come into existence at the same time.

Article 6

Claims secured by a lien and attaching to the last voyage have priority over those attaching to previous voyage.

Provided that claims, arising on one and the same contract of engagement extending over several voyages, all rank with claims attaching to the last voyage.

Article 7

As regards the distribution of the sum resulting from the sale of the property subject to a lien, the creditors whose claims are secured by a lien have the right to put forward their claims in full, without any deduction on account of the rules relating to limitation of liability; provided, however, that the sum apportioned to them may not exceed the sum due having regard to the said rules.

Article 8

Claims secured by a lien follow the vessel into whatever hands it may pass.

Article 9

The liens cease to exist, apart from other cases provided for by national laws, at the expiration of one year, and, in the case of liens for supplies mentioned in No. 5 of Article 2, shall continue in force for not more than six months.

The periods for which the lien remains in force in the case of liens securing claims in respect of assistance and salvage run from the day when the services terminated, in the case of liens securing claims in respect of collision and other accidents and in respect of bodily injuries from the day when the damage was caused; in the case of liens for the loss of or damage to cargo or baggage from the day of the delivery of the cargo or baggage or from the day when they should have been delivered; for repairs and supplies and other cases mentioned in No. 5 of Article 2 from the day the claim originated. In all the other cases the period runs from the enforceability of the claim.

The fact that any of the persons employed on board, mentioned in No. 2 of Article 2 has a right to any payment in advance or on account does not render his claim enforceable.

As respects the cases provided for in the national laws in which a lien is extinguished, a sale shall extinguish a lien only if accompanied by formalities of publicity which shall be laid down by the national laws. These formalities shall include a notice given in such form and within such time as the national laws may prescribe to the authority charged with keeping the registers referred to in Article 1 of this Convention.

The grounds upon which the above periods may be interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel to which a lien attaches in the territorial waters of the state in which the claimant has his domicile or his principal place of business, provided that the extended period shall not exceed three years from the time when the claim originated.

Article 10

A lien on freight may be enforced so long as the freight is still due or the amount of the freight is still in the hands of the master or the agent of the owner. The same principle applies to a lien on accessories.

Article 11

Subject to the provisions of this Convention, liens established by the preceding provisions are subject to no formality and to no special condition of proof.

This provision does not affect the right of any State to maintain in the legislation provisions requiring the master of a vessel to fulfil special formalities in the case of certain loans raised on the security of the vessel, or in the case of the sale of its cargo.

Article 12

National laws must prescribe the nature and the form of documents to be carried on board the vessel in which entry must be made of the mortgages, hypothecations, and other charges referred to in Article 1; so, however, that the mortgagees requiring such entry in the said form be not held responsible for any omission, mistake, or delay in inscribing the same on the said documents.

Article 13

The foregoing provisions apply to vessels under the management of a person who operates them without owning them or to the principal charterer, except in cases where the owner has been dispossessed by an illegal act or where the claimant is not a *bona fide* claimant.

Article 14

The provisions of this Convention shall be applied in each Contracting State in cases in which the vessel to which the claim relates belongs to a Contracting State, as well as in any other cases provided for by the national laws.

Nevertheless the principle formulated in the preceding paragraph does not affect the right of the Contracting States not to apply the provisions of this Convention in favour of the nationals of a non-contracting State.

Article 15

This Convention does not apply to vessels of war, nor to government vessels appropriated exclusively to the public service.

Article 16

Nothing in the foregoing provisions shall be deemed to affect in any way the competence of tribunals, modes of procedure or methods of execution authorized by the national law.

Article 17

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a *procès-verbal* signed by the representatives of the powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposits of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government, and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the *procès-verbal* relating to the first deposit of ratifications, of the notification referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 18

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the international Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the states which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 19

The High Contracting Parties may at the time of signature, ratification, or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possession, protectorates, or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provision in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate, or territory under their sovereignty or authority.

Article 20

The present Convention shall take effect, in the case of the states which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the procès-verbal recording such deposit. As respects the states which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the convention is subsequently put into effect in accordance with article 19, it shall take effect six months after the notifications specified in article 17, § 2, and article 18, § 2, have been received by the Belgian Government.

Article 21

In the event of one of the Contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other states informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the state which made the notification, and on the expiration of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 22

Any one of the Contracting States shall have the right to call for a new conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should give one year advance notice of its intention to the other states through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the conference.

PROTOCOL OF SIGNATURE

In proceeding to the signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages, the undersigned Plenipotentiaries have adopted the present Protocol, which will have the same force and the same value as if the provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates:

1. It is understood that the legislation of each state remains free

(1) to establish among the claims mentioned in No. 1 of article 2, a definite order of priority with a view to safeguarding the interests of the Treasury;

(2) to confer on the authorities administering harbours, docks, lighthouses, and navigable ways, who have caused a wreck or other obstruction to navigation to be removed, or who are creditors in respect of harbour dues, or for damage caused by the fault of a vessel, the right, in case of non-payment, to detain the vessel, wreck, or other property, to sell the same, and to indemnify themselves out of the proceed in priority to other claimants, and

(3) to determine the rank of the claimants for damages done to works otherwise than as stated in Article 5 and in Article 6.

II. There is no impairment of the provisions in the national laws of the Contracting States conferring a lien upon public insurance associations in respect of claims arising out of the insurance of the personnel of vessels.

Done at Brussels, in a single copy, April 10, 1926.

Signatures, ad referendum: Belgium, Brazil, Denmark, France, Germany, Great Britain, Hungary, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Poland, Rumania, Sweden, Yugoslavia.

Ratifications, Denunciations and Accessions as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Belgium	June 2, 1930
Brazil	April 28, 1931
Denmark	June 2, 1930
Esthonia	June 2, 1930
France	August 23, 1935
Hungary	June 2, 1930
Italy	December 7, 1949
Malgache Republic ^{5a}	August 23, 1935
Norway	October 10, 1933
Poland	October 26, 1936
Rumania	August 4, 1937
Spain	June 2, 1930
Sweden	July 1, 1938

DENUNCIATION:

Denmark	March 1, 1965
Finland	March 1, 1965
Norway	March 1, 1965
Sweden	March 1, 1965

ACCESSION:

Algeria	April 13, 1964
Argentina	April 19, 1961
Finland	July 12, 1934
Haiti	March 19, 1965
Iran	September 8, 1966
Lebanon	March 18, 1969
Monaco	May 15, 1931
Portugal	December 24, 1931
Switzerland	May 28, 1954
Syria	February 14, 1951
Turkey	July 4, 1955
Uruguay	September 15, 1970
Zaire Republic	July 17, 1967

^{5a} By the ratification of France. Formal confirmation by the Malgache Rep. registered 13.7.65.

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF
CERTAIN RULES RELATING TO MARITIME LIENS AND
MORTGAGES, BRUSSELS, MAY 27, 1967**

The contracting parties,
Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to maritime liens and mortgages.
Have resolved to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows:

Article 1

Mortgages and "hypothèques" on sea-going vessels shall be enforceable in Contracting States provided that:

- (a) such mortgages and "hypothèques" have been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered;
- (b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar, and
- (c) either the register or any instruments referred to in paragraph (b) above specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage or "hypothèque" has been effected or that it has been issued to bearer, the amount secured and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages and "hypothèques".

Article 2

The ranking of registered mortgages and "hypothèques" as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

Article 3

1. Subject to the provisions of Article 11, no contracting state shall permit the deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages and "hypothèques".

2. A vessel which is or has been registered in a contracting state shall not be eligible for registration in another contracting state, unless:

- (a) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been deregistered, or
- (b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel:

- (i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel;
- (ii) port, canal and other waterway dues and pilotage dues;
- (iii) claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;
- (iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether

on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;
(v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.
The word "owner" mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. (iii) and (iv) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and "hypothèques", and no other claim shall take priority over such maritime liens or over mortgages and "hypothèques" which comply with the requirements of Article 1, except as provided in Article 6(2).

2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.

3. The maritime liens set out in each of sub-paragraphs (i), (ii), (iii) and (iv) of paragraph (1) of Article 4 shall rank *pari passu* as between themselves.

4. The maritime liens set out in sub-paragraph (v) of paragraph (1) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

Article 6

1. Each contracting state may grant liens of rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages and "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages of "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.

2. In the event that a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of

(a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or

(b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel affected during such possession,

such lien or right of retention shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4, but may be preferred to registered mortgages or "hypothèques". Such lien or right of retention may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mortgage or "hypothèque" on the vessel, but shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be.

Article 7

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.

2. The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the lienor is legally prevented from arresting the vessel.

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a contracting state, the competent authority of such State shall give, or cause to be given at least thirty days written notice of the time and place of such sale to:

- (a) all holders of registered mortgages and "hypothèques" which have not been issued to bearer;
- (b) such holders of registered mortgages and "hypothèques" issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority;
- (c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

Article 11

1. In the event of the forced sale of the vessel in a contracting state all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that:

- (a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such contracting state, and
- (b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

No charter party or contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance for the purpose of this Article.

2. The cost awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and "hypothèques" in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.

3. When a vessel registered in a contracting state has been the object of a forced sale in a contracting state, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs (a) and (b) have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such certificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of re-registration, as the case may be.

Article 12

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all sea-going vessels registered in a contracting state or in a non-contracting state.

2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

Article 13

For the purposes of Articles 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the contracting states shall be authorized to correspond directly between themselves.

Article 14

Any contracting party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation;

2. to apply the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of seagoing ships, signed at Brussels on October 10, 1957.

Article 15

Any dispute between two or more contracting parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 16

1. Each contracting party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 15 of the Convention. The other contracting party shall not be bound by this Article with respect to any contracting party having made such a reservation.

2. Any contracting party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 17

This Convention shall be open for signature by the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 18

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 19

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State

which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 20

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.

2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 19(1).

Article 21

Each contracting party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such contracting party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 22

1. Any contracting party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which, among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Convention applies.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any contracting party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 23

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 17, 18 and 20.

2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 19.

3. The notifications with regard to Articles 14, 16 and 22.

4. The denunciations received in accordance with Article 21.

Article 24

Any contracting party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such contracting party, or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any contracting party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one-third of the contracting parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 25

In respect of the relations between States which ratify this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages and Protocol of signature, signed at Brussels on April 19, 1926.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Ratifications and Accessions as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Denmark
Norway
Sweden

August 23, 1977
May 13, 1975
November 13, 1975

ACCESSION:

Syrian Arab Republic

August 1, 1974

(This Convention has not yet come into force, the conditions required in Article 19, 1°, not having been fulfilled).

(Follows page 99)

THE YORK-ANTWERP RULES, 1974

Editorial Note

Where the 1974 Rules differ from the 1950 Rules, these sections are printed in italics.

Rule of interpretation

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or *defences* which may be open against *or to* that party *in respect of* such fault.

Rule E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F.

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I.—Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II.—Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III.—Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule IV.—Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V.—Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

Rule VI.—Salvage Remuneration

Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract, or otherwise, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Rule VII.—Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

XI(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers, and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

XI(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

XI(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XII.—Damage to Cargo in discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII.—Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from December 31 of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply. The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

Rule VIII.—Expenses lightening a ship when ashore, and consequent damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping if incurred and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX.—Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X.—Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

X(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, *except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extra-ordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage.*

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when insured solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage unless such restowage is necessary for the common safety.

X(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI.—Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a port of Refuge, etc.

(a) Wages and Maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting of coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV.—Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call of refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interest, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV.—Loss of Freight

Loss of Freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI.—Amount to be made good for Cargo lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII.—Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net value of the property at the termination of the adventure *except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interest other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.*

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost

at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passenger's luggage and personal effects not shipped under Bill of Lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII.—Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) *When repaired or replaced.*

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with rule XIII.

(b) *When not repaired or replaced.*

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX.—Undeclared or Wrongfully declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX.—Provision of Funds

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI.—Interest on Losses made good in general average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 7 percent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII.—Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without

any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account of refund of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments of refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

3. SALVAGE CONVENTIONS

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA, BRUSSELS, SEPTEMBER 23, 1910

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India; His Majesty the German Emperor, King of Prussia, in the name of the German Empire; the President of the Argentine Republic; His Majesty the Emperor of Austria, King of Bohemia, etc., and Apostolic King of Hungary, for Austria and Hungary; His Majesty the King of the Belgians; the President of the United States of Brazil; the President of the Republic of Chile; the President of the Republic of Cuba; His Majesty the King of Denmark; His Majesty the King of Spain; the President of the United States of America; the President of the French Republic; His Majesty the King of the Hellenes; His Majesty the King of Italy; His Majesty the Emperor of Japan; the President of the United States of Mexico; the President of the Republic of Nicaragua; His Majesty the King of Norway; Her Majesty the Queen of the Netherlands; His Majesty the King of Portugal and the Algarves; His Majesty the King of Roumania; His Majesty the Emperor of All the Russias; His Majesty the King of Sweden; the President of the Republic of Uruguay;

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law respecting assistance and salvage at sea, have decided to conclude a Convention to that end, and have appointed Plenipotentiaries who, having been duly authorised to that effect, have agreed as follows:

Article 1

Assistance and salvage of seagoing vessels in danger, of any things on board, of freight and passage money, and also services of the same nature rendered by seagoing vessels to vessels of inland navigation or vice-versa, are subject to the following provisions, without any distinction being drawn between these two kinds of service (*viz.*, assistance and salvage), and in whatever waters the services have been rendered.

Article 2

Every act of assistance or salvage of which has had a useful result gives a right to equitable remuneration.

No remuneration is due if the services rendered have no beneficial result.

In no case shall the sum to be paid exceed the value of the property salvaged.

Article 3

Persons who have taken part in salvage operations notwithstanding the express and reasonable prohibition on the part of the vessel to which the services were rendered, have no right to any remuneration.

Article 4

A tug has no right to remuneration for assistance to or salvage of the vessel she is towing or of the vessel's cargo, except where she has rendered exceptional services which cannot be considered as rendered in fulfilment of the contract of towage.

Article 5

Remuneration is due notwithstanding that the salvage services have been rendered by or to vessels belonging to the same owner.

Article 6

The amount of remuneration is fixed by agreement between the parties, and, failing agreement, by the court.

The proportion in which the remuneration is to be distributed amongst the salvors is fixed in the same manner.

The apportionment of the remuneration amongst the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the vessel's flag.

Article 7

Every agreement as to assistance or salvage entered into at the moment and under the influence of danger may, at the request of either party, be annulled, or modified by the court, if it considers that the conditions agreed upon are not equitable.

In all cases, when it is proved that the consent of one of the parties is vitiated by fraud or concealment, or when the remuneration is, in proportion to the services rendered, in an excessive degree too large or too small, the agreement may be annulled or modified by the court at the request of the party affected.

Article 8

The remuneration is fixed by the court according to the circumstances of each case, on the basis of the following considerations: (a) firstly, the measure of success obtained, the efforts and deserts of the salvors, the danger run by the salvaged vessel, by her passengers, crew and cargo, by the salvors, and by the salving vessel; the time expended, the expenses incurred and losses suffered, and the risks of liability and other risks run by the salvors, and also the value of the property exposed to such risks, due regard being had to the special appropriation (if any) of the salvors' vessel for salvage purposes; (b) secondly, the value of the property salvaged.

The same provisions apply for the purpose of fixing the apportionment provided for by the second paragraph of Article 6.

The court may deprive the salvors of all remuneration, or may award a reduced remuneration, if it appears that the salvors have by their fault rendered the salvage or assistance necessary or have been guilty of theft, fraudulent concealment, or other acts of fraud.

Article 9

No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this Article shall affect the provisions of the national laws on this subject.

Salvors of human life, who have taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage or assistance, are entitled to a fair share of the remuneration awarded to the salvors of the vessel, her cargo, and accessories.

Article 10

A salvage action is barred after an interval of two years from the day on which the operations of assistance or salvage terminate.

The grounds upon which the said period of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said period shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel assisted or salvaged in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

Article 11

Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to everybody, even though an enemy, found at sea in danger of being lost.

The owner of a vessel incurs no liability by reason of contravention of the above provision.

Article 12

The High Contracting Parties, whose legislation does not forbid infringements of the preceding Article, bind themselves to take or to propose to their respective Legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.

The High Contracting Parties will communicate to one another as soon as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above provision.

Article 13

This Convention does not affect the provisions of national laws or international treaties as regards the organisation of services of assistance and salvage by or under the control of public authorities, nor, in particular, does it affect such laws or treaties on the subject of the salvage of fishing gear.

Article 14

This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.

Article 15

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when either the assisting or salvaging vessel or the vessel assisted or salvaged belongs to a State of the High Contracting Parties, as well as in any other cases for which the national laws provide.

Provided always that—

1. As regards persons interested who belong to a non-contracting State the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity.

2. Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.

3. Without prejudice to any wider provisions of any national laws, Article 11 only applies as between vessels belonging to the States of the High Contracting Parties.

Article 16

Any one of the High Contracting Parties shall have the right, three years after

this Convention comes into force, to call for a fresh Conference with a view to possible amendments, and particularly with a view to extend, if possible, the sphere of its application.

Any Power exercising this right must notify its intention to the other Powers, through the Belgian Government, which will make arrangements for convening the Conference within six months.

Article 17

States which have not signed the present Convention are allowed to accede to it at their request. Such accession shall be notified through the diplomatic channel to the Belgian Government, and by the latter to each of the Governments of the other Contracting Parties; it shall become effective one month after the despatch of such notification by the Belgian Government.

Article 18

The present Convention shall be ratified.

After an interval of at most one year from the date on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to decide whether it should be put into force.

The ratifications shall, if so decided, be deposited forthwith at Brussels and the Convention shall come into force a month after such deposit.

The Protocol shall remain open another year in favour of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only accede to it in conformity with the provisions of Article 17.

Article 19

In the case of one or other of the High Contracting Parties denouncing this Convention, such denunciation shall not take effect until a year after the day on which it has been notified to the Belgian Government, and the Convention shall remain in force as between the other Contracting Parties.

In witness whereof, the Plenipotentiaries of the respective High Contracting Parties have signed this Convention and have affixed thereto their seals.

Done at Brussels, in a single copy, September 23, 1910.

Signatories: Great Britain, Germany, Argentine, Austria/Hungary, Austria, Hungary, Belgium, Brazil, Chile, Cuba, Denmark, Spain, United States of America, France, Greece, Italy, Japan, Mexico, Nicaragua, Norway, Netherlands, Portugal, Roumania, Russia, Sweden, Uruguay.

Ratifications and Accessions as on January 1, 1981

RATIFICATION:

Austria	February 1, 1913
Belgium	February 1, 1913
Brazil	December 31, 1913
Denmark	June 18, 1913
France	February 1, 1913
German Democratic Republic ^{61a}	
Germany, Federal Republic of ⁶²	February 1, 1913
Great Britain ⁶³	February 1, 1913

^{61a} German Democratic Republic: Reinstated as from December 27, 1954.

⁶² Federal Republic of Germany: Reinstated as from November 1, 1953 between, on the one hand, the German Federal Republic and, on the other hand, the Allied Powers except Hungary, Poland, Uruguay, New Zealand, Roumania and the U.S.S.R. (As agreed in Brussels on September 25 and October 13, 1953).

⁶³ Including Jersey, Guernsey and Isle of Man.

Greece	October 15, 1913
Hungary	February 1, 1913
Ireland ⁶⁴	February 1, 1913
Italy	June 2, 1913
Japan	January 12, 1914
Malgache Republic ⁶⁵	February 1, 1913
Mexico	February 1, 1913
Netherlands	February 1, 1913
Norway	November 12, 1913
Portugal	July 25, 1913
Rumania	February 1, 1913
Russia	February 1, 1913
Sweden	November 12, 1913
United States of America	February 1, 1913

ACCESSION:

Algeria	April 13, 1964
Angola ⁶⁷	July 20, 1914
Argentina	February 28, 1922
Australia ⁶⁶	September 9, 1930
Norfolk Island, Papua-New Guinea ⁶⁶	February 1, 1913
Barbados ⁶⁶	February 1, 1913
Canada ⁶⁶	September 25, 1914
Cape Verde Isles ⁶⁷	July 20, 1914
Cyprus ⁶⁶	February 1, 1913
Danzig	October 15, 1921
Dominican Republic	July 23, 1968
Egypt	November 19, 1943
Esthonia	May 15, 1929
Fiji	October 10, 1970
Finland	July 17, 1923
Gambia ⁶⁶	February 1, 1913
Ghana ⁶⁶	February 1, 1913
Great Britain ⁶⁶	February 1, 1913
Bahamas, Belize, Bermuda, Caimans, Caicos & Turks Islands, Falkland Isles & Dependencies, Gibraltar, Grenada, Hong-Kong, Antigua, Dominica, Montserrat, St. Christopher Nevis, Anguilla, British Virgin Islands, Seychelles, Solomon Islands, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent.	February 1, 1913
Guiana ⁶⁶	February 1, 1913
Guinée-Bissau ⁶⁷	July 20, 1914
Haiti	August 18, 1951
Indian Union ⁶⁶	February 1, 1913
Iran	April 26, 1966
Jamaica ⁶⁶	February 1, 1913
Kenya ⁶⁶	February 1, 1913
Kiribati ⁶⁶	February 1, 1913
Latvia	August 2, 1932

⁶⁴ By the ratification of Great Britain.

⁶⁵ By the ratification of France. Reinstated as from July 13, 1965.

⁶⁶ By the accession of Great Britain.

⁶⁷ By the accession of Portugal.

Federated Malay States of Perak, Selangor, Negrisembilan & Pahang ⁶⁶	February 1, 1913
Macao ⁶⁷	July 20, 1914
Malta ⁶⁸	February 1, 1913
Mauritius ⁶⁸	February 1, 1913
Mozambique ⁶⁷	July 20, 1914
Newfoundland ⁶⁸	March 11, 1914
New Zealand ⁶⁸	May 19, 1913
Nigeria ⁶⁸	February 1, 1913
Oman, Sultanate of	August 21, 1975
Papua, New Guinea	October 14, 1980
Paraguay	November 22, 1967
Poland	October 15, 1921
Sao Thome e Principe Iles ⁷¹	July 20, 1914
Sierra Leone ⁶⁸	February 1, 1913
Singapore ^{68, 69}	February 1, 1913
Somali ⁷⁰	June 2, 1913
Spain	November 17, 1923
Sri-Lanka ⁶⁸	February 1, 1913
Switzerland	May 28, 1954
Syrian Arab Republic	August 1, 1974
Timor ⁷¹	July 20, 1914
Tonga	June 13, 1978
Trinidad & Tobago ⁶⁸	February 1, 1913
Turkey	July 4, 1955
Tuvalu ⁶⁸	February 1, 1913
Uruguay	July 21, 1915
U.S.S.R.	July 10, 1936
Yugoslavia	December 31, 1931
Zaire Republic	July 17, 1967

PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA (BRUSSELS, SEPTEMBER 23, 1910), BRUSSELS, MAY 27, 1967

The contracting parties,
Considering that it is desirable to amend the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, signed at Brussels on September 23, 1910,
Have agreed as follows:

Article 1

Article 14 of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, signed at Brussels on September 23, 1910, shall be replaced by the following:

"The provisions of this Convention shall also apply to assistance or salvage services rendered by or to a ship of war or any other ship owned, operated or chartered by a State or Public Authority.

A claim against a State for assistance or salvage services rendered to a ship of war or other ship which is, either at the time of the event or when the claim is brought, appropriated exclusively to public non-commercial service, shall be brought only before the Courts of such State.

Any High Contracting Party shall have the right to determine whether and to

⁶⁶ By the accession of Great Britain.

⁶⁷ By its own accession 9.8.65.

⁶⁸ By the accession of Italy.

⁷¹ By the accession of Portugal.

what extent Article 11 shall apply to ships coming within the terms of the second paragraph of this Article."

Article 2

This Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before May 27, 1967, and by any State represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 3

1. This Protocol shall be ratified.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 4

1. This Protocol shall come into force one month after the deposit of five instruments of ratification.
2. This Protocol shall come into force, in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, one month after the date of deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 5

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.
2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
4. The Protocol shall come into force in respect of the acceding State one month after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Protocol as established by Article 4.

Article 6

1. Any contracting state may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.
2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.
3. The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 7

1. Any contracting state may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall one month after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.
2. This extension shall also apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.
3. Any contracting state which has made a declaration under § 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian

Government that the Protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 8

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States parties to the Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 2, 3 and 5.
2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 4.
3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article 7.
4. The denunciations received in accordance with Article 6.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Ratifications and Accessions as on January 1, 1981

RATIFICATION:

Austria	April 4, 1974
Belgium	April 11, 1973
Egypt, Arab Republic of	July 15, 1977
Great Britain	September 9, 1974
Yugoslavia	May 3, 1971

ACCESSION:

Jersey, Guernsey & Isle of Man	June 22, 1977
Papua New Guinea	October 14, 1980
Syrian Arab Republic	August 1, 1974

4. JURISDICTION OF THE COASTAL STATE

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES CONCERNING THE IMMUNITY OF STATE-OWNED SHIPS, BRUSSELS, APRIL 10, 1926

The President of the German Reich, His Majesty the King of the Belgians, the President of the Republic of Brazil, the President of the Republic of Chile, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Spain, the Head of the Estonian State, the President of the French Republic, His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Serene Highness the Regent of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Republic of Latvia, the President of the Republic of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Poland, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Roumania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, and His Majesty the King of Sweden,

Recognising the desirability of establishing by common agreement certain uniform rules concerning the immunity of State-owned ships, have decided to conclude a convention to this effect, and have appointed plenipotentiaries who, having been duly authorised for this purpose, have agreed as follows:

Article 1

Sea-going ships owned or operated by States, cargoes owned by them, and cargoes and passengers carried on State-owned ships, as well as the States which own or operate such ships and own such cargoes shall be subject, as regards claims in respect of the operation of such ships or in respect of the carriage of such cargoes, to the same rules of liability and the same obligations as those applicable in the case of privately-owned ships, cargoes and equipment.

Article 2

As regards such liabilities and obligations, the rules relating to the jurisdiction of the Courts, rights of actions and procedure shall be the same as for merchant ships belonging to private owners and for private cargoes and their owners.

Article 3

- (1) The provisions of the two preceding Articles shall not apply to ships of war, State-owned yachts, patrol vessels, hospital ships, fleet auxiliaries, supply ships and other vessels owned or operated by a State and employed exclusively at the time when the cause of action arises on Government and non-commercial service, and such ships shall not be subject to seizure, arrest or detention by any legal process, nor to any proceedings *in rem*.

Nevertheless, claimants shall have the right to proceed before the appropriate Courts of the State which owns or operates the ship in the following cases:

- (i) Claims in respect of collision or other accidents of navigation;
 - (ii) Claims in respect of salvage or in the nature of salvage and in respect of general average;
 - (iii) Claims in respect of repairs, supplies or other contracts relating to the ship;
- and the State shall not be entitled to rely upon any immunity as a defence.
- (2) The same rules shall apply to State-owned cargoes carried on board any of the above-mentioned ships;
 - (3) State-owned cargoes carried on board merchant ships for Government

and non-commercial purposes shall not be subject to seizure, arrest or detention by any legal process nor any proceedings *in rem*.

Nevertheless, claims in respect of collisions and nautical accidents, claims in respect of salvage or in the nature of salvage and in respect of general average, as well as claims in respect of contracts relating to such cargoes, may be brought before the Court which has jurisdiction in virtue of Article 2.

Article 4

States shall be entitled to rely on all defence prescriptions and limitations of liability available to privately-owned ships and their owners.

Any necessary adaptation or modification of provisions relating to such defences, prescriptions and limitations of liability for the purpose of making them applicable to ships of war or to the State-owned ships specified in Article 3 shall form the subject of a special Convention to be concluded hereafter. In the meantime, the measures necessary for this purpose may be effected by national legislation in conformity with the spirit and principles of this Convention.

Article 5

If in any proceedings to which Article 3 applies there is, in the opinion of the Court, a doubt on the question of the Government and non-commercial character of the ship or the cargo, a certificate signed by the diplomatic representative of the contracting State to which the ship or the cargo belongs, communicated to the Court through the Government of the State before whose Courts and Tribunal the case is pending, shall be conclusive evidence that the ship or the cargo falls within the terms of Article 3, but only for the purpose of obtaining the discharge of any seizure, arrest or detention effected by judicial process.

Article 6

The provisions of the present Convention shall be applied in each Contracting State, but without any obligation to extend the benefit thereof to non-contracting States and their nationals, and with the right in making any such extension to impose a condition of reciprocity.

Nothing in the present Convention shall be held to prevent a Contracting State from prescribing by its own laws the rights of its nationals before its own Courts.

Article 7

In time of war each Contracting State reserves to itself the right of suspending the application of the present Convention by a declaration notified to the other contracting States, to the effect that neither ships owned or operated by that State, nor cargoes owned by it shall be subject to any arrest, seizure or detention by a foreign Court of Law.

But the claimant shall have the right to take proceedings before the appropriate Court in accordance with Articles 2 and 3.

Article 8

Nothing in the present Convention shall prejudice the right of the Contracting States to take any measures necessitated by the rights and duties of neutrality.

Article 9

After the expiration of a period of not more than two years from the date on which the Convention is signed, the Belgian Government shall communicate with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves ready to ratify it with a view to deciding whether it shall be put into

force. Ratifications shall be deposited at Brussels at a date which shall be fixed by agreement between the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a procès-verbal signed by the representatives of the States which are parties to it and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

Each subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the procès-verbal relating to the first deposit of ratifications and the notifications mentioned in the preceding paragraph, as well as the instruments of ratification which accompanied them, shall be sent forthwith by the Belgian Government through the diplomatic channel to the States which have signed the present Convention, or which have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph the Belgian Government shall state at the same time the date on which it received the notification.

Article 10

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they were represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, and shall at the same time transmit to that Government the document of accession which shall be deposited in the archives of the Belgian Government.

The Belgian Government shall transmit immediately to all the States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the instrument of accession, stating the date on which it received the notification.

Article 11

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit or ratification or accession, declare that their acceptance of the present Convention does not apply to any one or more of the self-governing Dominions, colonies, possessions, protectorates or overseas territories under their sovereignty or authority. They may subsequently accede separately in the name of any of such self-governing Dominions, colonies, possessions, protectorates or overseas territories excluded in their original declaration. They may also in accordance with its provisions denounce the present Convention separately in respect of each or any of such self-governing Dominions, colonies, possessions, protectorates or overseas territories under their sovereignty or authority.

Article 12

In the case of States which have taken part in the first deposit of ratifications the present Convention shall take effect one year after the date of the procès-verbal of that deposit. As regards the States which ratify the Convention subsequently, or which accede to it, as also in cases in which the Convention is subsequently put into force in accordance with Article 11, it shall take effect six months after the notifications mentioned in Article 9, paragraph 2, and in Article 10, paragraph 2, have been received by the Belgian Government.

Article 13

In the event of one of the Contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy thereof to all the other States, at the same time informing them of the date on which it was received. The denunciation shall operate only in respect of the State which has made the notification and be effective one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 14

Each Contracting State shall have the right to call for a new Conference for the purpose of considering possible amendments to the present Convention.

Any State which proposes to exercise this right shall notify its intention one year in advance to the other States through the Belgian Government, which will assume the duty of summoning the Conference.

Done at Brussels, in a single copy, April 10, 1926.

Signatories: Germany, Belgium, Brazil⁷³, Chile, Denmark, Spain⁷³, Estonia, France, Great Britain⁷³, Hungary, Italy, Mexico⁷³, Norway, Netherlands, Poland, Portugal, Roumania⁷³, Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes, Sweden⁷³.

ADDITIONAL PROTOCOL

The Government signatory to the International Convention for the Unification of certain Rules concerning the Immunity of State-owned Ships, recognising the necessity of making clearer certain provisions of the Convention, have appointed plenipotentiaries, who, having communicated their respective full powers found in good and due form, have agreed as follows:

I. Whereas it has been doubted whether, and to what extent, the expression "Exploités par lui" in Article 3 of the Convention extends or could be construed as extending to ships chartered by a State, whether for time or voyage, it is hereby declared for the purpose of removing such doubts, as follows:

"Ships on charter to a State, whether for time or voyage, while exclusively engaged on governmental and non-commercial service, and cargoes carried therein, shall not be subject to any arrest, seizure or detention whatsoever, but this immunity shall not prejudice in any other respect any rights or remedies accruing to the parties concerned. A certificate given by a diplomatic representative of the State concerned in manner provided by Article 5 of the Convention shall be conclusive evidence of the nature of the service on which the ship is engaged."

II. For the purpose of the exception provided by Article 3, § 1, it is understood that the ownership or operation of a ship acquired or operated by a State at the time when steps by way of seizure, arrest or detention are taken has the same legal consequences as ownership or operation at the time when the cause of action arises.

That article may accordingly be invoked by States in favour of ships belonging to or operated by them at the time when steps are taken by way of seizure, arrest or detention, if the ships are engaged exclusively in Government and non-commercial service.

III. It is understood that nothing in the provisions of Article 5 of the Convention prevents Governments interested from themselves appearing before the Court in which the legal proceedings are pending in accordance with the procedure prescribed by the national law, and producing to it the certificate provided for in the said article.

IV. As the Convention in no respect affects the rights and obligations of belligerents and neutrals, Article 7 does not in any way prejudice the jurisdiction of duly constituted Prize Courts.

V. It is agreed that nothing contained in the provisions of Article 2 of the Convention shall limit or affect in any way the application of rules of procedure prescribed by national law with regard to proceedings to which the State is a party.

VI. Where any question of the furnishing of evidence or production of documents arises and the Government concerned is of opinion that the furnishing of such evidence or the production of such documents would be detrimental to its national interests, the said Government may decline to furnish

⁷³ *Ad referendum.*

such evidence or to produce such documents by pleading the necessity of safeguarding national interests.

In witness whereof the undersigned duly authorised by their Governments have signed the present additional Protocol which shall be considered as forming an integral part of the Convention of April 10, 1926, to which it relates.

Done at Brussels, May 24, 1934, in a single copy, which shall remain in the archives of the Belgian Government.

Ratifications, Accessions and Denunciations as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Belgium	January 8, 1936
Brazil	January 8, 1936
Chile	January 8, 1936
Denmark	November 16, 1950
Estonia	January 8, 1936
France	July 27, 1955
Germany ⁷⁴	June 27, 1936
Great Britain ⁷⁵	July 3, 1979
Hungary	January 8, 1936
Italy	January 27, 1937
Libya ⁷⁸	January 27, 1937
Malgache Republic ⁷⁶	July 27, 1955
Netherlands	July 8, 1936
Curaçao, Netherlands Indies,	
Surinam ⁷⁹	July 8, 1936
Norway	April 25, 1939
Poland ⁷⁷	January 8, 1936
Portugal	June 27, 1938
Rumania	August 4, 1937
Somaliland ⁷⁸	January 27, 1937
Sweden	July 1, 1938

ACCESSION:

Argentina	April 19, 1961
Greece	May 19, 1951
Switzerland	May 28, 1954
Syrian Arab Republic ⁸⁰	February 17, 1960
Turkey	July 4, 1955
United Arab Republic	February 17, 1960
Uruguay	September 15, 1970
Zaire Republic	July 17, 1967

DENUNCIATION:

Poland ⁸¹	March 17, 1952
Rumania	September 21, 1959

⁷⁴ German Federal Republic: Reinstated as from November 1, 1953 between, on the one hand, the German Federal Republic and, on the other hand, the Allied Powers except Hungary, Poland and Rumania (As agreed in Brussels on September 25 and October 13, 1953).

⁷⁵ The Convention and Protocol do not apply to the following territories: Jersey and Guernsey, Isle of Man, Bermuda, British Indian Ocean Territory, Gibraltar.

⁷⁶ By the ratification of France. Formal confirmation by the Malgache Rep. registered July 13, 1965.

⁷⁷ Ratification July 16, 1976.

⁷⁸ By the ratification of Italy.

⁷⁹ By the ratification of the Netherlands.

⁸⁰ By the accession of the U.A.R. confirmed by the S.A.R. on October 8, 1962.

⁸¹ Ratification July 16, 1976.

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN
RULES RELATING TO THE ARREST OF SEAGOING SHIPS, BRUSSELS,
MAY 10, 1952**

The High Contracting Parties,
Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of seagoing ships, have decided to conclude a convention, for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

- (1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:
 - (a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;
 - (b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;
 - (c) salvage;
 - (d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;
 - (e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;
 - (f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
 - (g) general average;
 - (h) bottomry;
 - (i) towage;
 - (j) pilotage;
 - (k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
 - (l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;
 - (m) wages of Masters, Officers, or crew;
 - (n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;
 - (o) disputes as to the title to or ownership of any ship;
 - (p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;
 - (q) the mortgage or hypothecation of any ship.
- (2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.
- (3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.
- (4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

- (1) Subject to the provisions of para. (4) of this Article and of Article 10, a

claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 (1) (o), (p) or (q).

- (2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.
- (3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant: and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.
- (4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable in respect of such maritime claims.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1(1)(o) and (p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

- (1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:
 - (a) if the claimant has his habitual residence or principle place of business in the country in which the arrest was made;
 - (b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
 - (c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
 - (d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on September 23, 1910;
 - (e) if the claim is for salvage;
 - (f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.
- (2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has no jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.
- (3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.
- (4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.
- (5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of October 17, 1868.

Article 8

- (1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.
- (2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.
- (3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.
- (4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship

- within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.
- (5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit or ratification or accession, reserve

- (a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs (o) and (p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;
- (b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph (q).

Article 11

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 12

This Convention shall be open for signature by the State represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Minister of Foreign Affairs.

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

- (a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.
- (b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 14(a).

Article 16

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 18

(a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

(b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

(c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Done in Brussels, on May 10, 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

Signatories: Federal Republic of Germany⁴², Belgium, Brazil⁴², Spain⁴², France, Greece, Italy, Monaco, Nicaragua, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Yugoslavia⁴³.

⁴² *Ad referendum.*
⁴³ *For later ratification.*

Ratifications and Accessions as on January 1, 1981

RATIFICATION

Belgium	April 10, 1961
Egypt	August 24, 1955
France	May 25, 1957
Germany (F.R.)	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18, 1959
Greece	February 27, 1967
Holy See	August 10, 1956
Italy	November 9, 1979
Portugal	May 4, 1957
Spain	December 8, 1953
Yugoslavia	July 25, 1967

ACCESSION

Algeria	August 18, 1964
Bahamas ⁸⁵	May 12, 1965
Benin ⁸⁴	April 23, 1958
Cameroon ⁸⁴	April 23, 1958
Centrafica Republic ⁸⁴	April 23, 1958
Comore Isles ⁸⁴	April 23, 1958
Congo Popular Republic ⁸⁴	April 23, 1958
Costa Rica	July 13, 1955
Djibouti ⁸⁴	April 23, 1958
Dominican Republic ⁸⁵	May 12, 1965
Fiji	October 10, 1970
France	
Overseas Territories	April 23, 1958
Gabon ⁸⁴	April 23, 1958
Germany	
Land Berlin	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	
(Overseas Territories)	
Antigua, Cayman Islands, Montserrat, St. Christopher Nevis, Anguilla	May 12, 1965
St. Helena, St. Lucia, Belize, Turks's Isles and Caecos	September 21, 1965
Bermuda	May 30, 1963
British Virgin Islands	May 29, 1963
Falkland Islands and dependencies	October 17, 1969
Gibraltar, Hong Kong	March 29, 1963
Guernsey	December 8, 1965
Grenada ⁸⁷	May 12, 1965
Guiana ⁸⁸	March 29, 1963
Guinea Republic ⁸⁶	April 23, 1958
Haiti	November 4, 1954
Haute-Volta ⁸⁶	April 23, 1958
Ivory Coast ⁸⁶	April 23, 1958
Khmere Republic	November 12, 1956
Kiribati ⁸⁴	September 21, 1965
Malgache Republic ^{86, 87}	April 23, 1958

⁸⁴ By the accession of France

⁸⁵ By the accession of Great Britain.

⁸⁶ By the accession of France.

⁸⁷ Formal confirmation by the Malgache Rep. registered 13.7.65

⁸⁸ By the accession of Great Britain.

Mauritania ⁸⁶	April 23, 1958
Mauritius ⁸⁶	March 29, 1963
Niger ⁸⁶	April 23, 1958
Nigeria	November 7, 1963
North Borneo ⁸⁶	March 29, 1963
Paraguay	November 22, 1967
Poland	July 16, 1976
Sarawak ⁸⁶	September 28, 1962
Senegal ⁸⁶	April 23, 1958
Seychelles ⁸⁶	March 29, 1963
Solomon Isles ⁸⁶	September 21, 1965
St. Lucia ⁸⁶	May 12, 1965
Sudan ⁸⁶	April 23, 1958
Switzerland	May 28, 1954
Syrian Arabic Republic	February 3, 1972
Tchad ⁸⁶	April 23, 1958
Togo ⁸⁶	April 23, 1958
Tonga	June 13, 1978
Tuvalu ⁸⁶	September 21, 1965
Zaire Republic	July 17, 1967

**INTERNATIONAL CONVENTION ON CERTAIN RULES CONCERNING
CIVIL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION, BRUSSELS, MAY 10,
1952**

The High Contracting Parties,

Having recognised the advisability of establishing by agreement certain uniform rules relating to civil jurisdiction in matters of collision, have decided to conclude a Convention for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

- (1) An action for collision occurring between seagoing vessels, or between seagoing vessels and inland navigation craft, can only be introduced;
 - (a) either before the Court where the defendant has his habitual residence or a place of business;
 - (b) or before the Court of the place where arrest has been effected of the defendant ship or of any other ship belonging to the defendant which can be lawfully arrested, or where arrest could have been effected and bail or other security has been furnished;
 - (c) or before the Court of the place of collision when the collision has occurred within the limits of a port or in inland waters.
- (2) It shall be for the plaintiff to decide in which of the Courts referred to in § 1 of this article the action shall be instituted.
- (3) A claimant shall not be allowed to bring a further action against the same defendant on the same facts in another jurisdiction, without discontinuing an action already instituted.

Article 2

The provisions of Article 1 shall not in any way prejudice the right of the parties to bring an action in respect of a collision before a Court they have chosen by agreement or to refer it to arbitration.

Article 3

- (1) Counterclaims arising out of the same collision can be brought before the

Court having jurisdiction over the principal action in accordance with the provisions of Article 1.

- (2) In the event of there being several claimants, any claimant may bring his action before the Court previously seized of an action against the same party arising out of the same collision.
- (3) In the case of a collision or collisions in which two or more vessels are involved nothing in this Convention shall prevent any Court seized of an action by reason of the provisions of this Convention, from exercising jurisdiction under its national laws in further actions arising out of the same incident.

Article 4

This Convention shall also apply to an action for damage caused by one ship to another or to the property or persons on board such ships through the carrying out of or the omission to carry out a manoeuvre or through non-compliance with regulations even when there has been no actual collision.

Article 5

Nothing contained in this Convention shall modify the rules of law now or hereafter in force in the various contracting States in regard to collisions involving warships or vessels owned by or in the service of a State.

Article 6

This Convention does not affect claims arising from contracts of carriage or from any other contracts.

Article 7

This Convention shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of October 17, 1868.

Article 8

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when all the vessels concerned in any action belong to States of the High Contracting Parties.

Provided always that:

- (1) As regards persons interested who belong to a non-contracting State, the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity;
- (2) Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.

Article 9

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 10

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 11

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 12

- (a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.
- (b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 13

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 12(a).

Article 14

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 15

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 16

- (a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.
- (b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare

by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

- (c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Done at Brussels, in a single original in the French and English languages, the two texts being equally authentic, on May 10, 1952.

Signatories: Federal Republic of Germany, Belgium, Brazil, Denmark, Spain, France, Greece, Italy, Monaco, Nicaragua, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Yugoslavia.

Ratifications and Accessions as at January 1, 1981

RATIFICATION:

Belgium	April 10, 1961
Egypt	August 24, 1955
France	May 25, 1957
Germany (F.R.)	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18, 1959
Greece	March 15, 1965
Holy See	August 10, 1956
Italy	November 9, 1979
Portugal	May 4, 1957
Spain	December 8, 1953
Yugoslavia	March 14, 1955

ACCESSION:

Algeria	August 18, 1964
Argentina	April 19, 1961
Bahamas ^{uu}	May 12, 1965
Cameroon ^{uu}	April 23, 1958
Centrafrica, Republic of ^{uu}	April 23, 1958
Comores Isles ^{uu}	April 23, 1958
Congo Popular Republic ^{uu}	April 23, 1958
Costa Rica	July 13, 1955
Djibouti ^{uu}	April 23, 1958
Dominican Republic ^{uu}	May 12, 1965
Fiji	October 10, 1974
France	
Overseas Territories	April 23, 1958
Gabon ^{uu}	April 23, 1958
German Dem. Rep.	February 14, 1979
Germany	
Land Berlin	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	
Overseas Territories	
Antigua, Cayman Islands, Montserrat, St. Christopher Nevis, Anguilla, St. Helena, St. Vincent, Northern Borneo	May 12, 1965
Belize, Turk's Isles and Caecos	September 21, 1965
Bermuda	May 30, 1963
British Virgin Islands	May 29, 1963

^{uu} By the accession of France.

^{uu} By the accession of Great Britain.

Falkland Island and dependencies	October 17, 1969
Gibraltar, Hong Kong,	March 29, 1963
Guernsey	December 8, 1965
Grenada ⁹²	May 12, 1965
Guinea Republic ⁹¹	April 23, 1958
Guiana ⁹²	March 29, 1963
Haute-Volta ⁹¹	April 23, 1958
Ivory Coast ⁹¹ -	April 23, 1958
Khmere Republic	November 12, 1956
Kiribati ⁹²	September 21, 1965
Malgache Republ. ⁹¹	April 23, 1958
Mauretania ⁹¹	April 23, 1958
Mauritius ⁹²	March 29, 1963
Niger ⁹¹ -	April 23, 1958
Nigeria	November 7, 1963
North Borneo ⁹²	March 29, 1963
Paraguay	November 22, 1967
Sarawak ⁹²	August 28, 1962
Senegal ⁹¹	April 23, 1958
Seychelles ⁹²	March 29, 1963
Solomon Isles ⁹¹	September 21, 1965
St. Lucia ⁹²	May 12, 1965
Sudan ⁹¹	April 23, 1958
Switzerland	May 28, 1954
Syrian Arab Republic	August 1, 1974
Tchad ⁹¹	April 23, 1958
Tonga	June 13, 1978
Togo ⁹¹	April 23, 1958
Tuvalu ⁹¹	September 21, 1965
Zaire Republic	July 17, 1967

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN
RULES RELATING TO PENAL JURISDICTION IN MATTERS OF
COLLISION OR OTHER INCIDENTS OF NAVIGATION, BRUSSELS, MAY
10, 1952**

The High Contracting Parties,

Having recognised the advisability of establishing by agreement certain uniform rules relating to penal jurisdiction in matters of collision or other incidents of navigation, have decided to conclude a Convention for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

In the event of a collision or any other incident of navigation concerning a sea-going ship and involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, criminal or disciplinary proceedings may be instituted only before the judicial or administrative authorities of the State of which the ship was flying the flag at the time of the collision or other incident of navigation.

Article 2

In the case provided for in the preceding Article, no arrest or detention of the vessel shall be ordered, even as a measure of investigation, by any authorities other than those whose flag the ship was flying.

⁹¹ By the accession of France.

⁹² By the accession of Great Britain.

Article 3

Nothing contained in this Convention shall prevent any State from permitting its own authorities, in cases of collision or other incidents of navigation, to take any action in respect of certificates of competence or licences issued by that State or to prosecute its own nationals for offences committed while on board a ship flying the flag of another State.

Article 4

This Convention does not apply to collisions or other incidents of navigation occurring within the limits of a port or in inland waters.

Furthermore the High Contracting Parties shall be at liberty, at the time of signature, ratification or accession to the Convention, to reserve to themselves the right to take proceedings in respect of offences committed within their own territorial waters.

Article 5

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 6

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 7

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 8

- (a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.
- (b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 9

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 8(a).

Article 10

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of

this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 11

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 12

(a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

(b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

(c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Done at Brussels, in a single copy, May 10, 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

Signatories: Federal Republic of Germany, Belgium, Brazil, Denmark, Spain, France, Greece, Italy, Monaco, Nicaragua, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Yugoslavia.

Ratifications and Accessions as on January 1, 1981

RATIFICATION

Belgium	April 10, 1961
Egypt	August 24, 1955
France	May 20, 1955
Germany (F.R.)	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18, 1959
Greece	March 15, 1965
Holy See	August 10, 1956
Italy	November 9, 1979
Lebanon	July 19, 1975
Netherlands ⁴³	June 25, 1971
Portugal	May 4, 1957

⁴³ Ratification valid for the Kingdom in Europe, Surinam and the Netherlands West Indies.

Spain
Yugoslavia

December 8, 1953
April 21, 1956

ACCESSION

Argentina	April 19, 1961
Bahamas ⁹⁵	May 12, 1965
Benin ⁹⁴	April 23, 1958
Burman Union	July 8, 1953
Cameroon ⁹⁴	April 23, 1958
Centrafica, Republic of ⁹⁴	April 23, 1958
Comore, Isles ⁹⁴	April 23, 1958
Congo Popular Republic ⁹⁴	April 23, 1958
Costa Rica	July 13, 1955
Djibouti ⁹⁴	April 23, 1958
Dominican Republic ⁹⁵	May 12, 1965
Fiji	March 29, 1963
France	
Overseas Territories	April 23, 1958
Gabon ⁹⁷	April 23, 1958
Germany	
Land Berlin	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	
Overseas Territories	
Antigua, Cayman Islands, Montserrat, St. Christopher-Nevis, Anguilla, St. Helena, St. Vincent	May 12, 1965
Belize, Turk's Isles and Caecos	September 21, 1965
Bermuda	May 30, 1963
British Virgin Islands	May 29, 1963
Falkland Islands and dependencies	October 17, 1969
Gibraltar, Hong Kong	March 29, 1963
Guernsey	December 8, 1965
Grenada ⁹⁴	May 12, 1965
Guiana ⁹⁶	March 29, 1963
Guinea ⁹⁶	April 23, 1958
Haiti	September 17, 1954
Haute-Volta ⁹⁶	April 23, 1958
Ivory Coast ⁹⁶	April 23, 1958
Khmere Republic	November 12, 1956
Kiribati ⁹⁸	September 21, 1965
Malgache Republic ^{96, 97}	April 23, 1958
Mauretania ⁹⁶	April 23, 1958
Mauritius ⁹⁶	March 29, 1963
Niger ⁹⁶	April 23, 1958
Nigeria	November 7, 1963
North Borneo ⁹⁸	March 29, 1963
Paraguay	November 22, 1967
Sarawak ⁹⁸	August 28, 1962
Senegal ⁹⁶	April 23, 1958
Seychelles ⁹⁸	March 29, 1963
Solomon Isles ⁹⁸	September 21, 1965
St. Lucia ⁹⁶	May 12, 1965
Sudan ⁹⁶	April 23, 1958

⁹⁴ By the accession of France.

⁹⁵ By the accession of Great Britain.

⁹⁶ By the accession of France.

⁹⁷ Formal confirmation by the Malgache Rep. registered 13.7.65.

⁹⁸ By the accession of Great Britain.

Switzerland
Syrian Arab Republic
Tchad⁹⁶
Togo⁹⁶
Tonga
Tuvalu⁹⁶
Republic of Vietnam
Zaire Republic

May 28, 1954
July 10, 1972
April 23, 1958
April 23, 1958
June 13, 1978
September 21, 1965
November 26, 1955
July 17, 1967